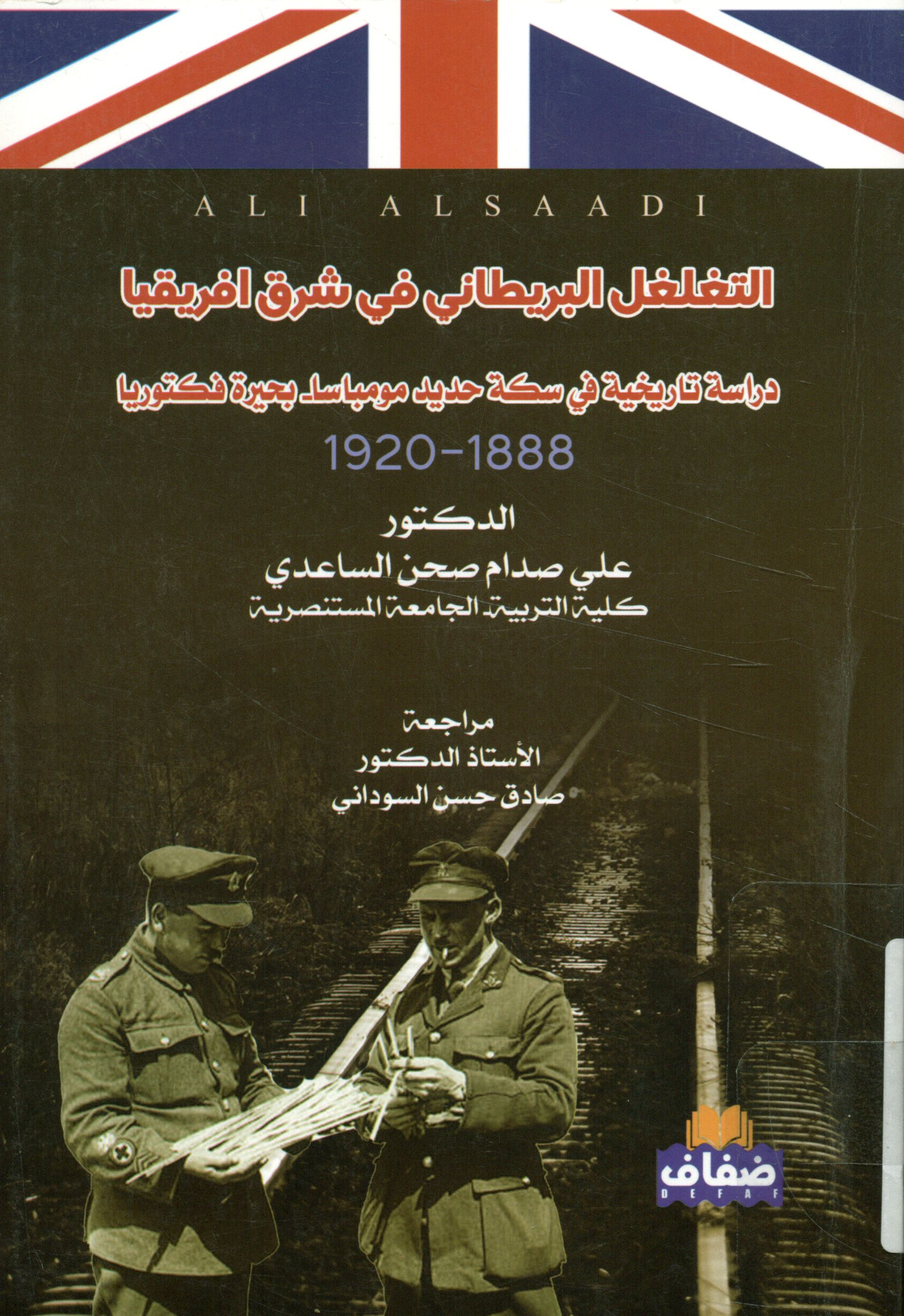


ALI ALSAADI

التغلغل البريطاني في شرق افريقيا

دراسة تاريخية في سكة حديد مومباسا ـ بحيرة فكتوريا

1888-1920

الدكتور

علي صدام صحن الساعدي

كلية التربية الجامعة المستنصرية

مراجعة

الأستاذ الدكتور

صادق حسن السوداني

ضفاف

DEFAF

التغلغل البريطاني في شرق افريقيا

دراسة تاريخية في سكة حديد مومباسا - بحيرة فكتوريا

١٨٨٨- ١٩٢٠

التغلغل البريطاني في شرق افريقيا

دراسة تاريخية في سكة حديد مومباسا ـ بحيرة فكتوريا ١٨٨٨ ـ ١٩٢٠

الدكتور علي صدام صحن الساعدي

الطبعة الأولى: ٢٠١٢

رقم الايداع في دار الكتب والوثائق ببغداد رقم ٢٣٧٤ لسنة ٢٠١٢

حقوق الطبع محفوظة



الناشر: دار ضفاف للطباعة والنشر والتوزيع

defafmagazine@hotmail.co.ukEm:

ـ العراق : بغداد- المنصور- قرب مطعم الساعة، جوال: ٠٧٧٠٨٧١٢٧١٢

ـ الإمارات العربية المتحدة: الشارقة ص. ب: ٤٢٩٣

ـ قطر: الدوحة **Em:defafpup@hotmail.com**

Mob:0097455898186

التوزيع

العراق	الوطن العربي والعالم
يطلب من مكتبة الضياء ـ بغداد شارع المتنبي	سوريا ـ دمشق ـ صفحات للدراسات والنشر
جوال:٠٧٩٠١٨٧٠١١٧	**Em:info@darsafahat.com**

الإخراج الفني والتنفيذ الطباعي: دار أمل الجديدة - دمشق، سوريا

E-mail:ammarkordia@yahoo.com

تصميم الغلاف: صدام الجميلي

ـ الآراء الواردة في هذا الكتاب لا تعبر بالضرورة عن رأي الناشر

ـ لا يجوز نشر أي جزء من هذا الكتاب او اختزان مادته بطريقة الاسترجاع، او نقله على أي نحو، او بأي طريقة الكترونية او ميكانيكية ، او بالتصوير ، أو بالتسجيل أو بخلاف ذلك، إلا بموافقة كتابية من الناشر ومقدما.

All rights reserved. Not part of this publication may be reproduced stored in a retrieval system, or transmitted in any means, electronic ,mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without prior permission in witing of the publisher.

التغلغل البريطاني في شرق افريقيا

دراسة تاريخية في سكة حديد مومباسا- بحيرة فكتوريا

١٨٨٨- ١٩٢٠

الدكتور

علي صدام صحن الساعدي

كلية التربية- الجامعة المستنصرية

مراجعة

الأستاذ الدكتور

صادق حسن السوداني

BIBLIOTHECA ALEXANDRINA
مكتبة الاسكندرية
عربي
(شراء)
رقم التسجيل ١١٢٩٩٧

بسم الله الرحمن الرحيم

(وقل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون)

صدق الله العلي العظيم

سورة التوبة / جزء من الآية ١٠٥

الإهداء

- الى والـديّ تغمـدهما الله واسـع رحمتـه وأسـكنهما فسـيح جنانه.
- الى زوجتي تقديراً وعرفاناً.
- الى أبنائي حسن، حسين، هديل، وهدى حباً وحنانا.
- الى شهداء العراق الذين عبدوا لنا طريق الحرية.
- الى الشهيد السعيد عبد الكريم جاسم تغمده الله واسع رحمته وأسكنه فسيح جنانه.

أهدي هذا الجهد.

علي

شكر وتقدير

بعد ان انعم الباري عليّ بانجاز هذا الكتاب، يقضي الاعتزاز والاقرار بالفضل والعرفان والوفاء ان اتقدم بجزيل الشكر والامتنان الى كل من اسهم في انجازه، ولاشك ان استاذي الفاضل الأستاذ الدكتور صادق حسن السوداني يقف في الطليعة فقد كان لنبل اخلاقه وروحه العلمية وتوجيهاته السديدة الاثر الكبير في مراجعة هذا الكتاب، لذا أجد من الوفاء والعرفان بالجميل ان ابتهل الى الله العلي القدير ان يمده بالعمر والصحة التامة ويديمه لنا علماً وعالماً لخدمة المسيرة العلمية والحقيقة التاريخية في عراقنا الحبيب.

عظيم الامتنان الى الباحثة البريطانية في لندن جودي كولنغوود Judy Collingwood التي تعمل بقسم الباحثين المستقلين Independents Researchers التابع للارشيف الوطني البريطاني N.A (دائرة السجلات العامة سابقاً Public Record Office) لما بذلته من جهد طيب في حصولي على جميع الوثائق البريطانية الخاصة بموضوع الكتاب.

ومن العرفان بالجميل اتقدم بالشكر والامتنان الى كل من مد

لي يد العون من العاملين في المكتبة الوطنية التابعة للهيئة القومية للبحث العلمي في الجماهيرية الليبية، والعاملين بالمكتبة المركزية ومكتبة كلية التربية في الجامعة المستنصرية لما بذلوه من جهود كبيرة في خدمة الباحثين. والى العاملين في مكتبة قسم التاريخ في كلية الاداب - جامعة بغداد، وكذلك المكتبة المركزية الثانية بجامعة بغداد (موقع الوزيرية).

ولايمكن ان انسى ما حييت ما قدمه لي الاساتذة المتخصصين باللغة الانكليزية وهم كل من : الاستاذ المساعد عنيد ثنوان رستم والاستاذ المساعد فالح صدام منشد الامارة والمدرس باقر جاسم محمد، من جهود كبيرة في ترجمة معظم وثائق ومصادر الكتاب.

المقدمة

تأتي أهمية هذه الكتاب من كونه يسلط الضوء على حقبة تاريخية مهمة من تاريخ الاستعمار البريطاني لجزء حيوي من القارة الافريقية. فمنذ الربع الأخير من القرن التاسع عشر بدأت بعض الدول الأوربية الصناعية، ومنها بريطانيا، تكثف نشاطها الاستعماري بهدف فتح أسواق جديدة وربطها بالاقتصاد الإمبراطوري، وتستحوذ على المواد الخام التي تم اكتشافها في الكثير من المستعمرات الافريقية، مثل الذهب والماس والمعادن الأخرى، إلى جانب الغلات الزراعية التصديرية مثل القطن والكاكاو والبن وزيت النخيل. فكان خط سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا[1]، من الوسائل الحيوية التي تمكنت بوساطتها بريطانيا من مد نفوذها الاستعماري وتأسيسها المصالح السياسية والاقتصادية في شرق افريقيا، فضلاً عن اهمية الخط في تأمين منابع نهر النيل ومن ثم تعزيز السيطرة البريطانية على مصر وقناة السويس.

---

١ - سمي الخط كذلك سكة حديد اوغندا.

تم الاعتراف بأهمية السكك الحديد في الاقتصاد السياسي لافريقيا التي خضعت للاستعمار الأوربي بشكل عام والاستعمار البريطاني بشكل خاص، منذ انشاء السكك الحديد في تلك المستعمرات، وتم التأكيد على أهميتها من لدن الاداريين والسياسيين المعاصرين لها وكذلك الباحثين[1]. وعلى الرغم من اهتمام الباحثين في التاريخ الاستعماري الاقتصادي لافريقيا، فاننا لم نجد دراسات مفصلة عن مراحل بناء سكة حديد مومباسا- بحيرة فكتوريا وعلاقتها بالاقتصاد البريطاني الإمبراطوري أو دورها في نشوء المصالح الاقتصادية والسياسية. كما ان معرفتنا المتواضعة بطبيعة المشاريع الاستعمارية الحيوية في القارة الافريقية، مثل مشاريع السكك الحديد، وتعاظم حاجتنا الى الدراسات المتخصصة في التاريخ الاقتصادي، وقلة الدراسات الاكاديمية في هذا الميدان، لاسيما المنصبة منها على بيان دور خط السكة الحديد في تأسيس وتطور المصالح البريطانية في شرق افريقيا

---

(١) تمكن الباحث من الاتصال بالمكتبة البريطانية وتعرف على ما موجود فيها من دراسات علمية خاصة بمشاريع السكك الحديد في القارة الافريقية وهي:

Cosby, Cynthia A. M., A History of the Nyasaland Railways 1895-1935: A study in Colonial Economic Development, Ph.D, Thesis, Syracuse University, 1974.

Christian E. Tesy, Gold Coast Railways the Making of Colonial Economy 1879- 1929, Ph.D, Thesis, Glasgow University, September 1986.

Roden, J. M., The Anglican Church Railway Mission in Southern Africa 1885-1980, Ph.D, Thesis, York University , September 1995.

ومنطقة البحيرات العظمى، كل هذه الاسباب جعلتني اختار موضوع الكتاب الموسوم بـ : "التغلغل البريطاني في شرق افريقيا دراسة تاريخية في سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا ١٨٨٨- ١٩٢٠"[١].

بدأ الإطار التاريخي للكتاب من عام ١٨٨٨ وهي السنة التي حصلت فيها شركة شرق افريقيا البريطانية الإمبراطورية باعتبارها شركة تجارية مرخصة على امتياز ادارة مناطق النفوذ البريطاني في شرق افريقيا، وهي نفس المنطقة التي امتد عبرها خط السكة الحديد فيما بعد، وحددت نهاية الإطار التاريخي في عام ١٩٢٠ حين اعلنت كينيا مستعمرة تاج. وهي دلالة تاريخية على حصول بريطانيا على مستعمرة جديدة تضاف إلى التاج البريطاني الإمبراطوري ومؤشر على بداية حقبة تاريخية جديدة من تطور المصالح البريطانية الاستعمارية في شرق افريقيا بعد الحرب العالمية الأولى.

اختطت الدراسات التاريخية المعاصرة لنفسها مناهج بحث عدة ورأى الباحث اعتماد المنهج الاستقرائي في انجاز موضوع الكتاب، مع مراعاة التسلسل الزمني للأحداث، وذلك من خلال تقسيمه إلى مقدمة وأربعة فصول وخاتمة وملاحق وقائمة بالمصادر. اخذ الفصل الأول على عاتقه رسم صورة متكاملة عن الخلفية التاريخية

---

(١) الكتاب في الاصل اطروحة دكتوراه قدمت الى كلية التربية – الجامعة المستنصرية عام ٢٠١٠ واجيزت بتقدير امتياز.

لتوجهات السياسة البريطانية واهتمامها بشرقي افريقيا حتى عام ١٨٨٨ ، وابرز ملامح هذه الخلفية التاريخية تحديد منطلقات السياسة البريطانية الاستعمارية المتمثلة بعوامل التأثير التي أسهمت في توجيه السياسة البريطانية ولفت أنظارها نحو القارة الافريقية. والكشف عن دور المستكشفين والمبشرين الأوربيين الذين شكلوا طلائع النفوذ الاستعماري البريطاني الى شرق افريقيا ، وتوضيح أسباب التغلغل الاقتصادي والسياسي البريطاني في زنجبار وما له من أهمية في انطلاق النشاط الاستعماري البريطاني نحو الداخل، فضلا عن تسليط الضوء على مراحل التنافس الالماني – البريطاني على مناطق النفوذ ، ونجاح الدبلوماسية البريطانية في وضع أسس الاستعمار في القارة الافريقية تحت إشراف دولي تمثل بانعقاد مؤتمر برلين (١٨٨٤- ١٨٨٥) الخاص بتقسيم افريقيا.

بينما تناول الفصل الثاني تأسيس شركة شرق افريقيا البريطانية الإمبراطورية ودورها في إدارة مناطق النفوذ البريطانية (١٨٨٨- ١٨٩٥)، ودعمها المبكر لمشروع مد خط سكة حديد مومباسا - بحيرة فكتوريا. وكشف الفصل الثاني النشاط السياسي والاقتصادي والعسكري الذي أنجزته الشركة ضمن مسؤولياتها الواردة في الامتياز ، وحدد الأسباب الرئيسة التي حالت دون مواصلة الشركة مسؤولياتها ولاسيما العجز المالي الذي تعرضت له وادى الى انسحابها المبكر من المنطقة. كما تناول الفصل الثاني الموقف البريطاني بعد فشل الشركة وانسحابها من الميدان، والذي توج بتولي وزارة الخارجية البريطانية المسؤولية

المباشرة في إدارة مناطق النفوذ البريطانية، وإعلان الحكومة البريطانية الحماية على كل من شرق افريقيا البريطانية (كينيا فيما بعد) وأوغندا فضلا عن دعمها السياسي والمادي لمشروع سكة الحديد وتكليف وزارة الخارجية بتنفيذه، لتبدأ مرحلة الإدارة المباشرة للمصالح البريطانية في شرق افريقيا.

وطالما كان خط السكة الحديد هو العمود الفقري الذي بنيت على أساسه الدراسة. فقد ركزّ الفصل الثالث على تفاصيل مراحل بناء الخط (١٨٩٥- ١٩٠١) بدءاً من وصول رئيس المهندسين الى ميناء مومباسا واتخاذه الإجراءات الميدانية المتعلقة بتهيئة الميناء واستقبال العمال ومواد البناء، والقيام بالمسوحات الميدانية لمسار الخط مروراً بمراحل انجاز بناءه عبر نايروبي ومارافقها من صعوبات مختلفة وصولاً إلى نهاية الخط عند ميناء كيسومو على بحيرة فكتوريا. ناهيك عن تسليط الضوء على دور اللجنة الإدارية التابعة لوزارة الخارجية البريطانية، التي اخذت على عاتقها إدارة وتنفيذ المشروع، وبيان ابرز الصعوبات التي اعترضت تنفيذ الخط واثر تلك الصعوبات في تأخير انجاز الخط.

تطرق الفصل الرابع الى تطور المصالح البريطانية في محميتي شرق افريقيا البريطانية وأوغندا (١٩٠٢- ١٩٢٠) فتشجيع الاستيطان الأوربي في المرتفعات البيضاء وزراعة غلات التصدير وتزايد النشاط التجاري والمالي في المحميتين، تعد من ابرز ثمار وصول خط السكة الحديد الى سواحل بحيرة فكتوريا، وهي الأسس التي نشأت عليها المصالح الاقتصادية والسياسية البريطانية

في المحميتين. وتناول الفصل الرابع آثار الحرب العالمية الأولى على المصالح البريطانية لاسيما خط السكة الحديد الذي اصبح هدفاً مباشراً للهجمات الالمانية، وانعكاسات الحرب على الجانب الاقتصادي والاجتماعي في المحميتين. واختتم الفصل الرابع تطور سياسة الاستيطان الأوربي، أثناء وبعد الحرب، في محمية شرق افريقيا البريطانية والتي أدت إلى إعلان كينيا في تموز ١٩٢٠ مستعمرة تاج.

اعتمد الكتاب العديد من المصادر أهمها الوثائق البريطانية غير المنشورة التي حصل عليها الباحث من الأرشيف الوطني The National Archives في لندن (سابقا دائرة السجلات العامة Public Record Office) وهي وثائق وزارتي الخارجية والمستعمرات. وكانت الوثائق غير المنشورة المادة العلمية الرئيسة التي شكلت العمود الفقري للكتاب، فقد رفدت وثائق وزارة الخارجية الكتاب بالمعلومات المتعلقة بالنشاط السياسي والاقتصادي الذي اضطلعت به شركة شرق افريقيا البريطانية الإمبراطورية منذ حصولها على امتياز أيلول ١٨٨٨ وحتى انسحابها من مناطق النفوذ البريطاني في شرق افريقيا في تموز ١٨٩٥. كذلك تضمنت وثائق وزارة الخارجية البريطانية التقارير السنوية عن تقدم سير العمل في بناء سكة حديد مومباسا — بحيرة فكتوريا Progress of the Mombasa - Victoria (Uganda) Railway. كذلك محاضر اجتماعات لجنة سكة حديد أوغندا Meeting of the Uganda Railway Committee التابعة الى

وزارة الخارجية البريطانية وتكونت من ثمانية أجزاء.

أما وثائق وزارة المستعمرات (إدارة سكة حديد أوغندا Uganda Railway Administration) فقد أفاد الكتاب في الفصل الرابع حول تأثيرات الحرب العالمية الأولى على المصالح الاقتصادية والسياسية البريطانية في شرق افريقيا ولاسيما خط السكة الحديد. وكشفت تلك الوثائق تفاصيل العمليات الحربية الالمانية ضد الخط والمنشآت التابعة له، وأسباب تركيز تلك الهجمات على خط السكة الحديد، وحجم الأضرار التي لحقت بالخط وتكاليف إصلاحها.

شكلت المؤلفات المطبوعة باللغة الانكليزية الرافد الثاني لمصادر الكتاب وكان في مقدمتها كتاب المؤلف Hynes William G. المعنون The Economics of Empire: Britain, Africa and The new Imperialism 1870-1895، ركز الكتاب على متابعة التطورات الاقتصادية الداخلية في بريطانيا وانعكاساتها على تنامي التوجهات الاستعمارية المطالبة بفتح أسواق جديدة أمام المنتجات البريطانية، ودور غرف التجارة البريطانية في مساندة ودعم تلك التوجهات. وكتاب المؤلف M.E. Chamberlain المعنون The Scramble for Africa الذي تناول طبيعة التنافس والتدافع الأوربي على افريقيا حيث شكلت الوثائق البريطانية معظم مصادر الكتاب.

ومن بين ابرز الكتب التي حصل عليها الباحث من المكتبة البريطانية كتاب المحرر Leo Weinthal المعنون The Story of

Cape to Cairo Railway and River Route 1887-1922 المكون من أربعة أجزاء أفاد الكتاب منه الجزئين الأول والرابع، ضم الكتاب بأجزائه الأربعة مجموعة بحوث كان معظم مؤلفيها من السياسيين والإداريين والضباط البريطانيين من الذين ساهموا في تأسيس الإمبراطورية البريطانية في افريقيا. وكتاب المؤلفين Ronald Robinson وJohn Gallagher المعنون Africa and The Victorians واحد من اهم الكتب الذي ناقش اهتمام رجال العصر الفكتوري بافريقيا، لاسيما مصر ومنطقة البحيرات العظمى وسط افريقيا، وطبيعة الجدل السياسي بين الحزبين الرئيسيين في بريطانيا (المحافظين والأحرار) حول أهمية أوغندا للمصالح الإمبراطورية البريطانية. وكتاب المؤلف Sir Charles Eliot المعنون The East Africa Protectorate وتاتي أهمية الكتاب من طبيعة المعلومات الدقيقة التي اوردها المؤلف الذي شغل مناصب مهمة ابرزها مندوباً بريطانياً في محمية شرق افريقيا البريطانية (كينيا فيما بعد) فضلاً عن ما اورده الكتاب من معلومات قيمة عن نشوء وتطور الاستيطان الابيض في المحمية.

تميز كتاب The Cambridge History of Africa، لمجموعة من المؤلفين البريطانيين المتخصصين في التاريخ الاستعماري وهو بثمانية اجزاء، بالدقة والتحليل الموضوعي للأحداث وتناول الكتاب تفاصيل الأحداث التاريخية لكل المستعمرات الافريقية منذ عصور ما قبل التاريخ حتى عام ١٩٧٥. وكتاب المؤلف Kenneth Ingham المعنون The Making of Modern

Uganda الـذي تنـاول بشـكل تفصيلي تأسيس اوغنـدا الحديثة حيث تتبع الـكتاب تاريخ التغلغل البريطاني في المنطقة وبيّن دوافع التنافس الديني بين الجمعيات التبشيرية الأوربية ودوره في تأجيج الصـراعات والحـروب الأهليـة في أوغنـدا، فضـلاً عـن أسـاليب السياسـة البريطانيـة تجاه الطوائـف والممالـك المختلفـة الـتي تمثـل المجتمـع الأوغنـدي قبيـل إعـلان الحمايـة البريطانيـة علـى اوغنـدا. واحتل كتاب محمد أمين وآخرين الصادر باللغة الانكليزية المعنون Railway across the Equator " The Story of the East : African Line"، أهمية كبيرة في توفير المعلومات الخاصة ببناء سكة الحديد.

ولا يمكن الخوض في طبيعة المصالح الاقتصادية البريطانية في كينيـا وأوغنـدا ومراحـل تطورهـا دون الرجـوع الى كتـاب المؤلفين Zwanenberg Van R. M.A و Anne King المعنون an Economic History of Kenya and Uganda 1800 – 1970، وكتاب Peter Lionel Wickins المعنون Africa 1880 – 1980 An Economic History. بينمـا سـاعد الاعتمـاد علـى كتابيJ. Forbes Munro المعنون Colonial Rule and The Kamba Social Change in The Kenya Highlands 1889-1939 وكتـاب Tignor Robert المعنـون The Colonial Transformation of Kenya The Kamba , Kikuyu, And Maasai from 1900 to 1939، في معرفة موقف القبائل الافريقية في كينيا واوغندا من التغلغل الاستعماري البريطاني بشـكل عـام وموقفها من مـد السـكة الحديـد علـى وجـه الخصـوص، و طبيعـة

التحولات الاقتصادية والاجتماعية بين القبائل وما أحدثه الاستعمار البريطاني من تغييرات جذرية على مستوى تقسيم وإعادة ملكية الأرض بين القبائل والإدارة الاستعمارية، ونشوء نمط جديد من الاقتصاد يحاكي الاقتصاد الرأسمالي ويخدم التوجهات الاستعمارية البريطانية.

زودت الاطروحات والرسائل الجامعية الكتاب بالمعلومات القيمة ودعمت فصوله، وكان من بين ابرز الاطروحات التي اعتمد عليها أطروحة الأستاذ الدكتور صادق حسن السوداني[1] باللغة الانكليزية المعنونة The Nationalist Movement in Kenya in the 1950s and the Mau Mau Movement، وقد افاد الكتاب منها في موضوع الاستيطان الابيض وتأسيس المستعمرة البيضاء في منطقة المرتفعات. كذلك عززت البحوث العلمية المطبوعة باللغة الانكليزية، التي حصل عليها الباحث من المكتبة البريطانية، مباحث الكتاب ولاسيما بحث المؤلف .Whitehouse G. C المعنون The Building of the Kenya and Uganda Railway والذي افاد البحث بشكل كبير لما تضمنه من معلومات دقيقة ومفصلة عن بناء السكة الحديد، فضلا عن البحوث العلمية الأخرى التي سلطت الضوء على طبيعة وتطور المصالح البريطانية في الجانب الاقتصادي والسياسي في محميتي شرق افريقيا

---

(١) حصل على شهادة الدكتوراه من كلية الآداب جامعة أكستر في المملكة المتحدة عام ١٩٨٨.

البريطانية وآوغندا.

وفيما يتعلق بالكتب المعربة، اعتمد الباحث كتاب هنري ويسلنغ المعنون تقسيم افريقيا ١٨٨٠- ١٩١٤ أحداث مؤتمر برلين وتوابعه السياسية، الذي استخدم في معظم فصول الكتاب، إذ تضمن معلومات قيمة عن التغلغل الأوربي إلى شرق افريقيا، وكشف ابرز الدول الأوربية التي تنازعت مناطق النفوذ في افريقيا، كما تتبع الكتاب مؤتمر برلين (١٨٨٤- ١٨٨٥) وتقسيم افريقيا بين الدول الأوربية.

الفصل الأول

الخلفية التأريخية لتوجهات السياسة البريطانية واهتمامها بشرقي افريقيا حتى عام ١٨٨٨.

- منطلقات السياسة البريطانية الاستعمارية نحو شرقي افريقيا.
- المستكشفون والمبشرون طلائع النفوذ الاستعماري البريطاني.
- التغلغل الاقتصادي والسياسي البريطاني في زنجبار.
- التنافس البريطاني - الألماني وتقسيم مناطق النفوذ في شرق افريقيا.

منطلقات السياسة البريطانية الاستعمارية نحو شرقي افريقيا

تفاعلت عوامل عدة في التأثير على توجيه السياسة البريطانية الاستعمارية ولفت انظارها نحو القارة الافريقية، منها ما يتعلق بالتغييرات الاقتصادية التي شهدتها اوربا بشكل عام وبريطانيا على وجه الخصوص، التي دفعت بريطانيا للبحث عن اسواق جديدة لمنتجاتها واستكشاف المواطن الرئيسة للموارد الاولية اللازمة لصناعتها المتنامية. وثانية تتمحور حول بروز النزعة الاستعمارية التي تزايدت بين المجتمعات الاوربية بشكل عام والمجتمع البريطاني بشكل خاص منذ منتصف القرن التاسع عشر، والتي حمّلت الرجل الابيض مسؤولية نقل المدنية الاوربية الى الشعوب البدائية بدعوى تمدينها، ومارافق هذه النزعة من تبني الوزراء البارزين في العصر الفكتوري للسياسات التي وسعت من مساحة المستعمرات البريطانية فيما وراء البحار ولاسيما في القارة الافريقية. وثالثة بنيت على مبدأ ضمان سلامة الامبراطورية ككل وليس على اساس مستعمرات منفصلة عن بعضها البعض، وهي

تلك التي تتعلق بما عرف في ادبيات الامبراطورية البريطانية بسلامة طريق الهند، التي اصبحت سواحل افريقيا الشرقية جزءاً لايتجزأ منه بعد افتتاح قناة السويس في ١٧ تشرين الثاني ١٨٦٩.

أدى التطور الاقتصادي الهائل الذي أعقب الثورة الصناعية[1]، وتبلور اسس النظام الراسمالي الى تحديد مسيرة السياسة الخارجية للدول الاوربية، واحتدام المنافسات فيما بينها للاستيلاء على المستعمرات لتصدير فائض منتوجاتها، واستيراد المواد الاولية اللازمة للصناعة واستثمار رؤوس الاموال التي كانت تدر عليها أرباحا طائلة. وتأتي بريطانيا في مقدمة دول العالم التي تشابكت علاقاتها التجارية كونها الدولة الاولى التي ظهرت فيها الثورة الصناعية وتطور فيها الانتاج، ونمت فيها الرأسمالية بحيث حققت بريطانيا نجاحات كبيرة في تطورها الصناعي أوائل العقد الثامن من القرن التاسع عشر، وأصبحت حقيقة مصنع العالم. وللدلالة على تفوقها نذكر، ان انتاجها من الفحم والحديد، وهما من المواد الاساسية اللازمة للصناعة الثقيلة، قد شكل ٥٠٪ من الانتاج

---

(١) للمزيد حول تأثير الثورة الصناعية على بريطانيا، انظر:
Littlefield, Henry ,History of Europe Since 1815,9Ed,U.S.A,Barnes & Noble Inc,1972,pp.1-13;Hearder,Harry,Europe in the Nineteenth Century1830-1880,2ed, London, Longman Group Ltd ,1988,pp.68-91;

فشر، هـ.أ.ل، تأريخ أوربا في العصر الحديث ١٧٨٩- ١٩٥٠، ط ٦، تعريب: أحمد نجيب هاشم و وديع الضبع، القاهرة، دار المعارف بمصر، ١٩٧٢، ص ص١٣٢- ١٣٥.

العالمي عام ١٨٧٢ كما وصلت نسبة التجارة البريطانية الى ثلثي التجارة العالمية[1]. وارتفعت الصادرات من ٧١ مليون باون عام ١٨٥٠ الى ٢٠٠ مليون باون عام ١٨٧٠ وتصاعدت في السنوات ذاتها العائدات الحكومية من ٥٧,٥٧٦,٠٠٠ مليون باون الى ٧٥,٤٣٤,٠٠٠ مليون باون، والودائع في المصارف من ٣٠ مليون باون الى ٥٣ مليون باون [2].

كانت قوة بريطانيا وحيويتها تتمثل في القرن التاسع عشر بنمو ازدهارها وديناميكية سكانها وتوسعها الاقتصادي. ففي المدة بين عامي ١٨١٢ و١٨٨٣ اي خلال سبعين سنة، بلغ المدخول القومي قرابة ٢,١٣ مليار باون، وبين ١٨١٥ و١٨٩٠، ترك اكثر من اثني عشر مليون من السكان البريطانيين الجزيرة لغزو العوالم الجديدة والاستقرار فيها[3]. وتظهر نظرة بسيطة الى ارتفاع معدل تصدير الرأسمال البريطاني الى الخارج، العلاقة الواضحة بينه وبين الاستعمار وادارة العلاقات الخارجية. ففي عام ١٨٥٠ بلغت قيمة الاستثمارات البريطانية في الخارج ٣٠٠ مليون باون ارتفعت عام

---

(١) الذويب، جمال هاشم، التطورات الاقتصادية واثرها في تحديد مبادئ وتوجهات السياسة الخارجية البريطانية ١٨٧٠- ١٩١٤م، مجلة آفاق تاريخية، من اصدارات الجمعية التاريخية العربية الليبية، العدد ٢، السنة ٢، ١٩٩٧م، ص، ١٧٥.

(2) Thomson, David, England in the Nineteenth Century 1815-1914 , 1Ed , U.S.A, penguin books, 1950, P.138.

(٣) ويسلنغ، هنري، تقسيم افريقيا ١٨٨٠- ١٩١٤ احداث مؤتمر برلين وتوابعه السياسية، ترجمة: ريما اسماعيل، ط١، مصراته، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان، ٢٠٠٠، ص٦٥.

١٨٧٠ الى ٨٠٠ مليون باون. وفي العام ١٨٧٥ الى ١,٢ مليار باون. وقد ادت الاستثمارات الخارجية الى تشجيع التدخل والاندفاع الاستعماري، فتحت ذريعة حماية الاستثمارات في البلدان الاخرى قامت بريطانيا باحتلال العديد منها، كما سعت في الوقت ذاته الى استعمار بلدان أخرى في سبيل استثمار رؤوس أموالها[١].

وعليه يمكن القول، ان دوافع الاستعمار البريطاني انبثقت من صميم الواقع البريطاني، ولم تنفذ الا بعد دراسة عميقة لمقتضيات المصالح البريطانية. فالتقدم الصناعي الذي حازته بريطانيا خلال الجزء الاول من القرن التاسع عشر، هو الذي وجه أنظار البريطانيين نحو الخارج. ومن ثم أصبح التوسع ضرورة تحتمها الظروف[٢]، بحيث اتسم هذا التوسع عبرالبحار بطابع مميز. فهذا التوسع لم يكن سياسياً محضاً على غرار فرنسا، ولا اقتصادياً محضاً على غرار المانيا، بل كان توسعاً للمجتمع بكامله. كل هذا جعل الامبراطورية البريطانية خاصة والامبريالية البريطانية فريدة من نوعها[٣].

لم تستمر بريطانيا بتفوقها الاقتصادي او السيادة الاقتصادية

---

(١) الذويب، المصدر السابق، ص ص ١٧٢- ١٧٣.

(٢) رياض، زاهر، استعمار افريقيا، القاهرة، الدار القومية للطباعة والنشر، ١٩٦٥، ص ١٩١.

(٣) للتعرف على تطور مفهوم الاستعمار وظهور مرحلة الامبريالية اواخر القرن التاسع عشر، انظر: التكريتي، هاشم صالح، الاستعمار اشكاله، تطوراته، اساليبه، ط١، بغداد، دار الشؤون الثقافية العامة، ١٩٨٩، ص ٢١- ٣٨.

العالمية طيلة القرن التاسع عشر، اذ حدث في اواخره اختلاف في التوازن التجاري الدولي الذي كانت حريصة عليه، فقد ساد استخدام الكهرباء بدل الآلات البخارية، واصبح زيت البترول انجع الوسائل في الوقود، مما آثر ابلغ الاثر على مناجم الفحم البريطانية[1]. وهذا يعني ان التفوق الاقتصادي البريطاني لم يستمر بنفس الوتيرة بل أعقبه دخول بريطانيا مرحلة الركود الاقتصادي. فمنذ العام ١٨٧٠ الى ١٨٨٠ مرّ الاقتصاد البريطاني بمدة من الركود، رغم ان آثاره اختلفت بشكل ملحوظ من مهنة الى اخرى، وذلك بعد سلسلة من الازمات الاقتصادية في اوربا والولايات المتحدة التي ادت الى هبوط حاد في الطلب الاوربي على البضائع البريطانية، وهو ما انعكس بشكل مباشر على انخفاض في الناتج المحلي الكلي للمنتجات البريطانية بنسبة ١٠٪، وانخفاض الناتج الصناعي الاجمالي بنسبة ٤٪، فضلا عن انخفاض في قيمة الصادرات بحدود ١٨٪ بين ١٨٧٢- ١٨٧٩ [2].

كذلك أسهمت الازمة الاقتصادية للمدة ١٨٧٠- ١٨٨٠ التي هزت الدول الاوربية بشكل عام وبريطانيا على وجه الخصوص، بفقدان بريطانيا احتكارها الصناعي العالمي وظهر من ينافسها في الاسواق العالمية من دول القارة الاوربية. وهكذا تكدس الانتاج،

(١) البطريق، عبد الحميد، التيارات السياسية المعاصرة ١٨١٥ - ١٩٦٠، ط١، بيروت، دار النهضة العربية، ١٩٧٤، ص٧٦.

(2) Hynes, William G, The Economics of Empire: Britain, Africa and The new Imperialism 1870-1895, 1Ed, London, Longman Group Limited, 1979, p.22.

خاصة ان الحماية الكمركية كانت قد اقفلت اسواق اوربا لصالح الصناعات الوطنية. ومن هنا تمثل الحل في التوسع في اسواق ما وراء البحار وذلك بالاستفادة بما طرأ من تقدم على وسائل النقل وطرق المواصلات ولا سيما خطوط السكك الحديدية [1]. وكانت افريقيا بطبيعة الحال هي انسب الاقاليم لهذه الافكار التوسعية [2].

لذلك فان تجدد الاهتمام بافريقيا تفسره قبل كل شيء الدوافع الاقتصادية. فالتنقيب عن موارد افريقيا المعدنية والزراعية والاشراف عند الحاجة على مصادر الانتاج هذه، وامتلاك اوسع مايمكن من الاسواق لتصريف المنتجات، كانت هي النزعات التي تحرك الرأسمالية الاوربية يومذاك. ولكن هذا الميل لم يظهر تماماً إلا في الربع الاخير من القرن التاسع عشر [3]، حينما أصبح معظم قارة افريقيا يشكل عنصر جاذبية للدول الاوربية [4].

ارتفعت حرارة النزعة الاستعمارية في بريطانيا وتأجج لهيبها [5]. ففي سنة ١٨٦٨ كان السير شارل دلك Sir Charles Dilke (١٨٤٣ - ١٩١١) اول من روج للاستعمار في كتابه ((بريطانيا العظمى))

---

(١) بدأت مرحلة السكك الحديدية في بريطانيا مع افتتاح خط سكة حديد ليفربول - مانجستر في ١٥ ايلول ١٨٣٠. للمزيد من التفاصيل انظر:
The New Encyclopedia Britannica, vol.15, 15th Ed, London, Helen Hemingway Benton, 1974, PP.478-479; Hearder, op.cit, p.75.

(٢) ميخائيل، نزيه نصيف، النظم السياسية في افريقيا تطورها واتجاهاتها نحو الوحدة، القاهرة، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، ١٩٦٧، ص١٤.

(٣) زيربو، جوزيف. كي، تاريخ افريقيا السوداء، القسم الثاني، ترجمة: يوسف شلب الشام، سوريا، منشورات وزارة الثقافة، ١٩٩٤، ص ص٧٠٢ - ٧٠٤.

4- Thomson, op.cit, P.203.

(٥) فشر، المصدر السابق، ص ٤٠٥.

والذي مدح فيه العرق الانكلو- ساكسوني، وقد حقق هذا الكتاب رواجا كبيرا في بريطانيا[1]. كذلك روج الشاعر الانكليزي روديارد كبلنغ Rudyard Kipling[2] لهذه النزعة الاستعمارية، لذا عده فشر نبيا داعيا لها وجوزيف تشامبرلين Joseph Chamberlain[3] نصيراً مدافعاً عنها[4]. وإذا ما انتقلنا الى الجانب السياسي لتلك النزعة الاستعمارية، نجد ان السياسة الخارجية البريطانية قد ركزت من بين ماركزت عليه، الوصاية الخيرية (الاستعمار)، اما الوصاية فكانت بمفهوم الاستعماريين، توسيع الحكم البريطاني في أجزاء واسعة من آسيا وافريقيا[5]. ووجدت هذه الدعوات حظها من التأثير في دوائر المثقفين من اوساط الاحزاب، واصحاب القرار السياسي

---

(١) ويسلنغ، المصدر السابق، ص ص٧٠- ٧١.

(٢) كبلنك:(٣٠ كانون الاول١٨٦٥- ٢٦آذار١٩٣٦) روائي وكاتب قصة قصيرة وشاعر انكليزي، ولد في بومباي في الهند، وعمل صحفياً والف العديد من القصص القصيرة، وعندما اصبح كاتباً مشهوراً عاد الى بريطانيا. ويعد كبلنك من ابرز مؤيدي الاستعمار البريطاني. انظر:
The New Encyclopedia Britannica, vol.10, pp.485-487.

(٣) جوزيف تشامبرلين: (٨ تموز ١٨٣٦- ٢ تموز١٩١٤) سياسي و برلماني و دبلوماسي ورجل دولة بريطاني، راديكالي الافكار، انتخب اول مرة ممثلا عن مدينة برمنغهام في مجلس العموم سنة ١٨٧٦، وفي سنة ١٨٧٧ اسس تشامبرلين الفدرالية الليبرالية، وهي جهاز حزبي وآلية سياسية مقرها في برمنغهام. شغل منصب وزير التجارة خلال وزارة غلادستون الثانية ١٨٨٠- ١٨٨٥. وبقدومه الى مراكز السلطة ابتدأ عهد الامبريالية الحديثة الاقتصادية المنحى. كان يؤمن ايمانا عميقا بالتنمية ويرى ان الامبريالية امتداد للراديكالية توج عمله السياسي بتوليه وزارة المستعمرات (١٨٩٥ - ١٩٠٢). للمزيد من التفاصيل انظر:
ويسلنغ، المصدر السابق، ص ٢٤٦- ٢٤٩؛ The New Encyclopedia Britannica, vol.3, p.65

(٤) فشر، المصدر السابق، ص٤٠٥.

(٥) الذويب، المصدر السابق، ص ١٧٥.

البريطانيين. فقد كانت قيادة حزب المحافظين البريطاني وكوادره العليا تتكون في الاغلب من الاثرياء، ومن كبار ملاك الاراضي الزراعية وهم من دعاة الاستعمار والتوسع الاستعماري، وكان العهد الذهبي لهم عندما تولى بنجامين دزرائيلي Benjamin Disraeli [1] رئاسة الوزارة البريطانية في سبعينيات القرن التاسع عشر واستطاع ان يكسب لبريطانيا الكثير من مناطق النفوذ الاستعمارية في قبرص والشرق الاقصى وافريقيا[2]. وكان دزرائيلي مشبعا بالافكار الاستعمارية، ففي احدى خطبه التي القاها في الرابع والعشرين من حزيران ١٨٧٢ صرح قائلا:)(بان التوسع الاستعماري من المبادئ الرئيسة لحزب المحافظين))[3].

عبر وليم غلادستون William.E Gladstone [4] ايضا عن العاطفة الاستعمارية بالقول:((هي جزء من تكوين كل بريطاني

---

(١) دزرائيلي: (٢١ كانون اول ١٨٠٤ – ١٩ نيسان ١٨٨١) سياسي وبرلماني وروائي ورجل دولة بريطاني محافظ من عائلة يهودية ايطالية الاصل، عضو في مجلس العموم ١٨٣٧- ١٨٧٦، شغل منصب رئيس الوزراء مرتين ١٨٦٨، ١٨٧٤- ١٨٨٠، تقاعد عن العمل السياسي عام ١٨٨٠. انظر:
The New Encyclopedia Britannica, vol.I I I, P.577.

(٢) نوار، عبد العزيز سليمان و عبد المجيد نعنعي، التاريخ المعاصر اوروبا من الثورة الفرنسية الى الحرب العالمية الثانية، بيروت، دار النهضة العربية، ١٩٧٣، ص٣٩٧.

(٣) البدري، سهيلة شندي عوان، وليم غلادستون والقضية الايرلندية ١٨٦٨- ١٨٩٤، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الاداب، ٢٠٠٥، ص ص٥٠- ٥١.

(٤) غلادستون: (٢٩ كانون الاول ١٨٠٩ – ٢٩ مايس ١٨٩٨) سياسي و برلماني ورجل دولة بريطاني، عضو في مجلس العموم منذ عام ١٨٣٢، شغل مناصب وزارية عدة، واصبح رئيسا للوزراء اربع مرات، تقاعد عن العمل السياسي عام ١٨٩٤. انظر: البدري، المصدر نفسه.

واذا كانت هناك استثناءات فهم أولئك الذين يولدون عميان او عرجان، بينما تعد جزء من تكويننا تولد بولادتنا وتموت بموتنا))[1]. في حين برر اللورد فريدرك لوغارد Frederick Lugard [2] تلك العاطفة الاستعمارية بالقول: ((ان اوربا قد جاءت الى افريقيا للمصلحة المزدوجة لطبقاتها الصناعية وللاجناس الوطنية في تقدمها نحو مجالات ارفع... وكما ان الاستعمار الروماني ارسى قواعد المدنية الحديثة وقاد برابرة هذه الجزر عبر طريق التقدم، فنحن ايضا في افريقيا ننقل الى هذه الانحاء المظلمة من الارض شعلة الحضارة، ونستأصل البربرية والقسوة، في الوقت

---

(1) Sanderson, Alan, The Wheel of Empire A study of the Imperial Idea in some late Nineteenth and early twentieth century fiction, New York, St.Martins Press, 1967 p.8.

(٢) لوغارد: (١٨٥٨- ١٩٤٥) عسكري واداري و استعماري بريطاني، ولد في مدراس Madras في الهند وتعلم فيساندهيرست Sandhurst. خدم كعسكري بريطاني في حرب الافغان (١٨٧٨- ١٨٨٠) وشارك في حملة انقاذ الجنرال غوردن في السودان (١٨٨٤- ١٨٨٥). وفي عام ١٨٨٩ اصبح احد مدراء شركة شرق افريقيا البريطانية الامبراطورية التي اخذت على عاتقها ادارة مناطق النفوذ البريطاني في شرق افريقيا، واستمر في العمل فيها حتى عام ١٨٩٤. له العديد من المؤلفات في تاريخ افريقيا ابرزها كتابه الموسوم: (The Dual Mandate in British Tropical Africa).

انظر:

Everyman's Encyclopedia, vol.7, London, J.M.Dent &Sons Ltd, 1978, p.644;Marsh, Marsh ,Zoë , and G.W. Kingsnorth, Introduction To The East Africa ,England, Cambridge At The University Press ,1966,pp.134-142.

نفسه ندير فيه الحاجات المادية لحضارتنا))[1].

وكان دعاة الامبراطورية البريطانية يجادلون داعين الى عدم ابتعاد بريطانيا عن ((التزاحم على افريقيا)) حتى لاتجد الامة البريطانية نفسها يوما معزولة عن الاسواق الدسمة المرتقبة. وكانوا يطالبون بالحصول على المزيد من المستعمرات ولو باعتبارها وثيقة تامين اقتصادية. وقد تكون افريقيا، في ذلك الوقت، ميدانا غير مجز للاستثمارات المالية ولكن امكانياتها المستقبلية لايجوز التغاضي عنها[2]. ومن بين ابرز اولئك الدعاة جوزيف تشامبرلين الذي ذكر بان اهداف بريطانيا الاستعمارية في افريقيا هي ايجاد اسواق ومستهلكين للبضائع البريطانية[3].

ان الامبراطورية البريطانية الفكتورية قد توسعت نتيجة لردود افعال رجال السياسة فيها تجاه الاستراتيجية الدولية. ففي الوقت الذي يصح فيه القول بان هناك دائما مجموعة من الافكار الخطابية المناوئة للاستعمار في بريطانيا، الا انه من الخطأ ان نقلل من الشعور الاستعماري القوي الذي ظهر فيها خلال الثلاثين سنة الاخيرة من القرن التاسع عشر[4]. ومن الطبيعي ان ينتج عنه

---

(١) مقتبس في: ميخائيل، المصدر السابق، ص ٢٥.

(٢) اسحاق، محمد عبد العزيز، نهضة افريقية، القاهرة، الهيئة المصرية العامة للتاليف والنشر، ١٩٧١، ص ٧٥.

(٣) الجمل، شوقي عطاالله، تاريخ كشف افريقيا واستعمارها، القاهرة، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٧١، ص١٤٣- ١٤٤.

3- Sanderson, op.cit. p.

نتيجة حتمية الا وهي التوسع في ما وراء البحار على اختلاف اشكاله اي الهجرة والاستعمار، التجارة والاستثمار، نقل الثقافة والديانة، وتأسيس قواعد بحرية[1]. ويعد السير هنري بيرسي أندرسون Sir Henry Bercey Anderson (١٨٣١-١٨٩٦/١٨٨٣-١٨٩٦)[2] احد كبار مهندسي السياسة البريطانية المطبقة في افريقيا خلال الربع الاخير من القرن التاسع عشر عندما تولى مسؤولية ادارة قسم افريقيا في وزارة الخارجية البريطانية[3]، وهي دلالة واضحة على تزايد اهمية القارة الافريقية بالنسبة للمصالح البريطانية.

لم يبدأ اهتمام الدول الاوربية بساحل افريقيا الشرقي إلا متأخراً، فالبريطانيون كانوا يمارسون نشاطهم في الساحل الغربي لافريقيا منذ أكثر من ثلاثمائة سنة، على الرغم من ان للساحل الشرقي أهميته الحربية في المحيط الهندي، ويعد نقطة جذب للمصالح البريطانية، وذلك بما لديه من روابط وثيقة مع الهند[4]، منها أن القنصلية البريطانية في زنجبار كانت تحت وصاية حكومة الهند حتى عام ١٨٨٣، مما يعد اعترافا باهمية الرعايا الهنود البريطانيين في التجارة في زنجبار. فضلا عن الاهمية المحتملة

---

(١) ويسلنغ، المصدر السابق، ص٧٠.

(٢) يشير التاريخ الاول لسنوات حياته والثاني لسنوات شغله المنصب.

(٣) ويسلنغ، المصدرالسابق، ص١٧٢.

(٤) يونس، محمد عبد المنعم، اوغندا بين الاستعمار البريطاني والكفاح الوطني، دارالقلم، القاهرة، ١٩٦٠، ص٣٢.

لموانئ شرق افريقيا الواقعة على طريق الكيب ((رأس الرجاء الصالح)) الى الهند، ذلك الطريق الذي ظل حتى عام ١٨٦٩ هو الطريق البحري الى الهند. وحتى بعد فتح قناة السويس اعتبره العديد الطريق الاكثر امنا في اوقات الأزمات[١].

من جانب آخر، كانت تجارة العبيد اكثر انواع التجارة رواجا، واكثرها ربحا. وكانت بريطانيا بحكم وجودها في الهند تعمل بجهد طاقتها للمحافظة على طريق مواصلاتها إليها، وهي ترى في موانئ شرق افريقيا الطريق الطبيعي اليها ويعنيها اكثر من غيرها ان تجد سفنها في هذه الموانئ كل التسهيلات الممكنة[٢]. وتعد بريطانيا واحدة من ابرز القوى الاوربية التي ساهمت في تجارة الرقيق خلال القرن الثامن عشر. وللبريطانيين السهم الاكبر من هذه التجارة حتى القرن التاسع عشر، ولادل على ذلك من بلوغ عدد الرقيق الذين وصلوا الى امريكا حوالي (٦,١٣٢,٩٠٠) كانت حصة بريطانيا وحدها من هذا النشاط (٢,٥٣٢,٣٠٠)[٣]. الا ان ذلك لم يمنع من ظهور الحركات المضادة لتجارة الرقيق في بريطانيا نفسها من الجماعات التي عرفت بأسم ((الانسانيون)) **Humanitarians**، ومن رجال الدين وغيرهم حتى

---

(1) Chamberlain, M.E, The Scramble for Africa, 1.Ed, London, Longman group Limited, 1974, p.63.

(٢) رياض، استعمار افريقيا، ص٨٤- ٨٥.

(٣) العجيلي، غانم محمد رميض، اثر السياسة البريطانية في الدور العربي في شرق افريقيا ١٨٠٦- ١٨٦٢، اطروحة دكتوراه غير منشورة، معهد الدراسات القومية والاشتراكية، الجامعة المستنصرية، ١٩٩٢، ص٤٨.

بدأت المحاولات لسن قوانين تعتبر هذه التجارة محرمة وبذل الجهود للقضاء عليها. وتألفت في بريطانيا سنة ١٧٨٣م جمعية مكافحة الرق Anti- Slavery Society، ومن بين الذين برزوا أثناء هذه الحركة لالغاء الرق عضو البرلمان البريطاني وليم ويلبرفورس William Wilberforce[1]، الذي توجت جهوده بموافقة البرلمان البريطاني على الغاء الرق في بريطانيا سنة ١٨٠٧، وصدر مرسوم بريطاني عام ١٨١١ يحدد عقوبات معينة لكل من يعمل في هذه التجارة، كما صدر في ١٨٣٣ قرار بتحريم الرق في كل أنحاء الامبراطورية البريطانية. الا أن ما يهمنا من هذا الامر، ان بريطانيا اتخذت من مسألة مكافحة تجارة الرقيق ذريعة لتحقيق أهدافها الاستعمارية في القارة الافريقية[2].

على اية حال، فأنه حتى عام ١٨٨٠ لم تكن افريقيا بحجمها الهائل في نظر البريطانيين سوى طريق الى الهند. واذا كانت

---

(١) ويلبرفورس: (٢٤ آب ١٧٥٩- ٢٩ تموز ١٨٣٣) سياسي بريطاني ومهتم بالاعمال الخيرية، برز عام ١٧٨٧ في صراع الغاء تجارة العبيد وبعد ذلك في الغاء العبودية في بريطانيا وفي مستعمراتها عبر البحار. عرف عنه رفقته الحميمة لرئيس الوزراء وليم بت الصغير، وفي عام ١٧٨٠ دخل ويلبرفورس وبت مجلس العموم وفي الحال بدأ بدعم الاصلاح البرلماني، اتصف بالراديكالية خصوصا اثناء الثورة الفرنسية وفي ايلول ١٧٩٢تم اختياره مواطنا فخريا لفرنسا.

لمعرفة المزيد حول نشاط ويلبرفورس في مجال الغاء تجارة العبيد. انظر:
The New Encyclopedia Britannica, vol.x, p.670.

(٢) الجمل، المصدر السابق، ص ١٣٣ - ١٣٤.

بريطانيا قد اهتمت بمصر في هذا الوقت فلم يكن ذلك بسبب قناة السويس حسب بل لكون مصر جزء من الدولة العثمانية التي هي موضع الاهتمام البريطاني في حوض البحر المتوسط. كما لم تكن زنجبار سوى مركز في الطريق الى الهند. ولذا كانت حكومة بومباي هي التي تصرف امورها وفقا لمصلحتها وكانت هذه المصلحة تتمثل في ابعاد كل منافس اوربي مخافة ان يؤثر على اقرب طريق الى الهند[1]. لكن في عام ١٨٨٢ تغير كل شيء، فقد حدث انقلاب فجائي في العلاقات السياسية مع افريقيا، باحتلال بريطانيا لمصرالتي تعد، بفضل قناة السويس، الطريق الاقصر الى الهند[2]، الامر الذي ادى الى احتكاك البريطانيين بالمسألة السودانية[3]. وبسيطرتها على السودان المصري واصلت بريطانيا جهودها لفرض نفوذها على النيل كله من منبعه في البحيرات العظمى جنوب اوغندا الى مصبه في البحر المتوسط شمالا، وذلك لتتمكن من التحكم سياسيا بإفريقيا من المحيط الهندي دون فاصل، وتجاريا تجعلها مصدرا وموردا لكل خيراتها لتنقلها الى اوربا[4]. وأن اتمام هذا الطريق الى الهند كان على قدر من الاهمية

---

(١) رياض، استعمار افريقيا، ص١٩٣.

(2) Johnston, Sir Harry, A History of Colonization of Africa By alien Races, 1ed, London, Cambridge university press, 1899, p.231.

(٣) رياض، استعمار افريقيا، ص١٩٥.

(٤) كنعان، بشاره، العالم الانكليزي، ج١، القاهرة، مطبعة هندية، لا.ت، ص١٩٠.

ما تطلب حمايته من كل الاخطار بغض النظر عما يكلفه بما في ذلك اخضاع قبائل الداخل المعادية جدا[1].

من جانب آخر، فان تاريخ اوغندا وشرق افريقيا ربما لايبدو لاول وهلة ذي علاقة بالمشروع الكبير لسكة حديد (الكيب – القاهرة) بل لحظة تأمل توضح أهمية النتائج التي تتولد عن امتلاك الاراضي المحيطة بالبحيرات العظمى فكتوريا، البرت، وادوارد بالمشروع، وكذلك قيمة البحيرتين الاوليتين كوسيلة سهلة للنقل الداخلي لاسيما وأن خط الساحل لبحيرة فكتوريا يبلغ ١٢٠٠ ميل وان خط الساحل لبحيرة البرت يبلغ ٢٠٠ ميل[2]. وهناك خاصية اخرى للاهتمام البريطاني بشرق افريقيا، هي ان السيطرة على الاراضي المحيطة بالبحيرات العظمى في وسط افريقيا سيمنحها امنا استراتيجيا على المياه الرئيسة لمعظم الروافد المهمة لنهر النيل، وبذلك تمكن الاعمال المستقبلية من الاحتفاظ بمياه الفيضانات لذلك النهر الحيوي. وتتمكن بريطانيا دون عناء نقل قواتها ضد القوى التي ربما تعيق جهودها الرامية للاستيلاء على تلك الاراضي الواقعة على مشروع خط سكة الحديد من الكيب الى القاهرة. وبالاضافة الى ذلك، وبسبب المنافسة الدولية فانه بعد اتمام السيطرة على تلك البحيرات سوف تتمكن احدى هذه

---

(1) Sanderson, op.cit. p.2.

(2) Hobley, C. W,(Ed) The Romance of the foundation of Uganda and Kenya Colony in: The story of Cape to Cairo Railway and River Route 1887-1922, vol.1, Luton ,Gibbs, Bamforth & Co, 1923,p.501.

القوى من السيطرة على جزء كبير من المياه التي تغذي السودان ومصر[1].

في منتصف الثمانينات من القرن التاسع عشر كان بعض المسؤولين البريطانيين يخططون لاستراتيجية جديدة في افريقيا. وقد صيغت هذه الاستراتيجية للمرة الاولى في مذكرة حررها كليمنت هل Clement Hill، وهو أحد كبار موظفي وزارة الخارجية البريطانية في التاسع من كانون الاول عام ١٨٨٤، وكانت فلسفة هذه المذكرة جيوسياسية، لاسيما بعد أن دخلت المصالح في افريقيا في اطار السياسة الامبريالية البريطانية، فقد أكد هل: (لايتوجب علينا الاهتمام فقط بتأمين أكبر قدر ممكن من حرية التجارة على الساحل الغربي، مقابل التنازل عن المسؤوليات في تلك الاراضي لحساب قوى أخرى... بل علينا البحث عن تعويضات في الساحل الشرقي)). وعرفت تلك الاستراتيجية فيما بعد بنظرية ((البحيرة البريطانية)) والتي مفادها طالما كانت ضفتا المحيط الهندي الشمالية والشرقية، أو مايعرف بالهند واستراليا قد سبق أن احتلهما البريطانيون، واذا اضفنا لهما الساحل الشرقي الافريقي، فسيصبح المحيط الهندي بحرا داخليا بريطانيا أو بحرا متوسطا بريطانيا[2].

وعليه يمكن القول، انه بالرغم من ان التجارة هي الدافع

---

(1) Hobley, op,cit.,p.501.
(2) Robinson, Ronald, and others, Africa and The Victorians, 1Ed, London, Macmillan Press Ltd, 1961, p.191.

والمسيطر على الاهتمام البريطاني بغرب افريقيا ، فان الاستراتيجية في شرق افريقيا كانت تشكل مسألة حيوية بالنسبة للمصالح البريطانية. وهذا الامر ناقشه بقوة الباحثان البريطانيان روبنسون وكلاكر اللذان ذهبا الى القول:) (أن التركيز على شرق افريقيا يوضح الاهتمام بالمصالح الاستراتيجية العظمى... ان مشاريع التجارة كانت دائما تبدو افضل في المناطق الغربية منها في الشرقية... ولكن الفكتوريين المتأخرين... يفضلون وجود امبراطورية اكثر امانا في شرق افريقيا الفقيرة على ان يقيموا امبراطورية اغنى في الغرب الغني))[1].

ان بروز هذه المنطلقات التي وجهت الانظار البريطانية نحو افريقيا ، تطلب من السلطات البريطانية ، سواء الرسمية منها أوغير الرسمية ، تقديم الدعم المادي والمعنوي للمبشرين والمستكشفين والتجار من أجل تحقيق الاهداف الاستعمارية البريطانية ، لاسيما في شرق افريقيا ، والتغلغل الى دواخل القارة بغية الوصول الى منطقة البحيرات العظمى ، ومعرفة الطبيعة الجغرافية والاقتصادية والاجتماعية لتلك المنطقة ، كخطوة اولى في طريق تأسيس المصالح البريطانية.

(1) Quoted in: Chamberlain, op.cit. p.63.

المستكشفون والمبشرون طلائع النفوذ الاستعماري البريطاني في شرق افريقيا

بدأت بريطانيا بتمهيد السبيل لاستعمار افريقيا بوساطة المستكشفين والمبشرين واتخذت مبادرة استكشاف افريقيا في لندن[1]، بعد ان تزايد الاهتمام البريطاني بالقارة الافريقية منذ تأسيس جمعية لندن التبشيرية London Missionary Society عام ١٧٩٥ بتأييد من تجار لندن، والتي بدأت عملها في الهند والصين وغيرهما من اجزاء العالم التي امتدت اليها التجارة البريطانية، والجمعية الجغرافية الملكية البريطانية Royal Geographical Society في لندن عام ١٨٣٠. وسرعان ما تحولت الجمعيتان بانظارهما الى القارة السوداء لشد ازر اعمال الاستكشاف الجغرافي[2]. وللدلالة على تزايد اهمية هاتين

---

(١) كريتيان، جان بيار، افريقيا البحيرات الكبرى الفا عام من التاريخ، ترجمة: سمير السيد، ط١، مصراته، الدار الجماهيرية للنشر والاعلان، ٢٠٠٠، ص٢٠٥- ٢٠٤.

(٢) ل.م. غان و ب. دويغنان، المستوطنون البيض في افريقيا الاستوائية، ترجمة: لجنة الترجمة في المكتب التجاري، لا. م، لا. ت، ص٢٥- ٢٨.

الجمعيتين ودعمهما لنشاط التبشير والاستكشاف، ارتفع الدعم الذي قدمته الحكومة البريطانية لهاتين الجمعيتين والمتمثل بزيادة مصادرهما الاقتصادية واموالهما المخصصة لاستكشاف قارة افريقيا، اذ ارتفع المعدل السنوي لواردات جمعية لندن التبشيرية من ٣٠,٠٠٠ باون في ١٨٣٠ الى ١٥٠,٠٠٠ باون في ١٨٧٥، بينما استلمت الجمعية الجغرافية الملكية مبالغ مالية كمعدل عام ٨٠٠٠ باون بنهاية السنوات ١٨٧١- ١٨٧٥ مقارنة بـ ١٠٠٠ باون للسنوات ١٨٤٨- ١٨٥٣[١].

على صعيد النشاط الاستكشافي لشرق افريقيا، في عام ١٨٤٢ أقام مبشران المانيان، وهما جوهان لدونغ كرابف L. Krapf Johann وجوهانس ريبمان Johannes Rebmann[٢]، في مومباسا على ساحل افريقيا الشرقي واللذان عملا لحساب جمعية الكنيسة التبشيرية البريطانية Church Missionary Society التي تأسست عام ١٧٩٩، حيث كانا اول اوربيين يصلان الى جبلي كليمنجارو Kilimanjaro وكينيا Kenya في عامي

---

(1) Hallett, Robin, (Ed) Changing European attitudes to Africa, in: The Cambridge History of Africa, vol.5, 1ed, London, Cambridge university press, 1976, pp.461-462.

(٢) ريبمان: (١٦ مايس ١٨٢٠- ٤ تشرين الاول ١٨٧٦) مبشر ومستكشف الماني، وهو اول اوربي وصل الى دواخل افريقيا عبر ساحل المحيط الهندي سنة ١٨٤٦. وبدأ عمله التبشيري بين قبائل الساحل، بعد ذلك اتجه الى العمل الاستكشافي، وفي مايس ١٨٤٨ كان اول اوربي يرى جبل كليمنجارو، بينما كان مواطنه كرابف اول اوربي يرى جبل كينيا في كانون الاول ١٨٤٩. انظر:

The New Encyclopedia Britannica, Vol.VIII, pp.450-451.

(١٨٤٨- ١٨٤٩)[١]. وقد اثارت رحلاتهما الاهتمام الاوربي بالقارة الافريقية[٢]، ففي عام ١٨٥٥ ارسل المبشران الالمانيان من مدينة مومباسا خريطة توضح ان هناك متسعا مائيا في الداخل يمتد من خط الاستواء الى خط عرض ١٣ درجة جنوباً. ويعد نشر الجمعية الجغرافية الملكية البريطانية لهذه الخريطة عام ١٨٥٦ اول حافز للرحالة والمغامرين لاستكشاف البحيرة، التي عرفت فيما بعد باسم فكتوريا عام ١٨٥٨[٣].

لم تكن مهمة الرحالة والمبشرين البريطانيين في افريقيا الشرقية قاصرة على اعمال التبشير والكشف الجغرافي فحسب، بل تعدتها الى نواح سياسية واقتصادية. فقد امتلأت كتاباتهم بالحديث عن الثروات الطبيعية في القارة وشدة خصوبة اراضيها وصلاحيتها لزراعة الكثير من الحاصلات التي تحتاج اليها مصانع بلادهم. وطالب الرحالة البريطانيون بضم بعض اقاليم افريقيا الشرقية الى بلادهم، باعتبار هذا الضم وسيلة لتحضيرها ونشر المسيحية فيها والقضاء على تجارة العبيد المتغلغلة فيها، ناهيك عن الفوائد الاقتصادية التي ستعود على بلادهم لو ضمت هذه الاقاليم

---

(1) Rogers, J.D, (Ed) Modern Exploration Asia. Africa, in: The Cambridge Modern History, Vol.XII, London, Cambridge at the university press, 1934, p.809.

(2) Simpson, Donald, Dark Companions "The African contribution to the European exploration of East Africa", 1Ed, London, Latimer Trend &Company Ltd, 1975, p.7.

(3) Ibid,p.21.

اليها[1].

في عـام ١٨٥٦ تمكـن ديفيـد ليفنجسـتون David Livingstone[2] مـن عبورالقـارة الافريقيـة مـن الغـرب الى الشـرق. وقضى في هذه الرحلة مايقرب من عامين مما يجعلها من أعظم رحلات الاستكشاف التي وقعت عبر القارة[3]. وكانت نتائج رحلته اهتمام الجغرافيين في العالم اجمع بهذه المناطق، واستقبله الرأي العام في بريطانيـا اسـتقبال الابطـال. وانتهـز هـذه الفرصـة لكـي يطلـب الى البريطـانيين بـذل جهـودهم لمسـاعدة الشـعوب المتخلفـة، فكانت الاستجابة سريعة، فنرى الحكومة تعطيه اعانة مالية تبلغ

---

(١) حـراز، السـيد رجـب، بريطانيـا وشـرق افريقيـة مـن الاسـتعمار الى الاستقلال، القاهرة، معهد البحوث والدراسات العربية، ١٩٧١، ص ص ٤٦- ٤٧.

(٢) ليفنجسـتون (١٨١٣- ١٨٧٤): مستكشـف واداري بريطـاني، ابحـر الى جنوب افريقيا وهو بعمر الثالثة والعشرين. وعين اول مرة قنصلا بريطانيا في منطقة الزامبيزي سنة ١٨٥٦، وكلفته الحكومـة البريطانية بالقيام برحلة استكشاف لمناطق جنوب افريقيا الشرقية. ولذا ابحر ليفنجسـتون الى افريقيا عن طريق الكاب في خريف سنة ١٨٥٨، واصبح رئيسـا لهذه الحملة التي تم تجهيزها بشكل جيد وكان بصحبته السير جون كيرك الذي اصبح فيما بعد قنصلا عاما لبريطانيا في زنجبار. تعرض ليفنجستون لمشاكل صحية ادت الى وفاته في ١٨ نيسان سنة ١٨٧٤. أنظر:

Weinthal, Leo, (Ed)The Story of Cape to Cairo Railway and River Route 1887-1923, Vol.1, Luton ;Gibbs; Bamforth & Co., 1923, pp.125-129.

(3) Simpson, op.cit, p.39.

خمسة آلاف جنيه، ويوافق مجلس العموم عليها، وذلك لتجهيز حملة لاستكشاف نهر الزامبيزي Zambezi. واستطاع ليفنجستون خلال هذه الرحلة ان يستكشف النهاية الجنوبية لبحيرات تنجانيقا Tanganyika، شيروى Shirwa، و نياسا Nyasa[1].

وحاول ليفنجستون أن يجد طريقا سهلا وقصيرا يوصل الى داخل القارة، مما يسمح لرجال التبشير وللتجار الاوربيين التوغل فيها بسهولة حتى يصلوا الى المناطق المرتفعة التي تصلح لمعيشة الاوربيين[2].

دأب ليفنجستون في رحلاته الاشارة من وقت لآخر الى الامكانيات الاقتصادية للأقاليم التي يعبرها أو يسمع عنها، وكان يبحث عن نهر صالح للملاحة في افريقيا الشرقية، حتى تتمكن البواخر البريطانية من الدخول بوساطته الى قلب القارة. وبعبارة اخرى فتح طريق للتجارة البريطانية الى الداخل الافريقي بذريعة انقاذ الافارقة من الفقر، والقضاء على تجارة الرقيق واحلال تجارة مشروعة محلها[3].

من جانب آخر، عمل ليفنجستون على وضع سياسة عملية بالنسبة الى الاستيطان الاستعماري في المناطق الافريقية. فقد نادى

---

(1) Ibid. p129.

(٢) يحيى، جلال، التنافس الدولي في شرق افريقية، ط١، القاهرة، دار المعرفة، ١٩٥٩، ص٥٠.

(٣) للمزيد من التفاصيل حول رحلة ليفنجستون انظر:

Oliver, Roland, The Missionary Factor in East Africa, 1ed, London, Longman Creen, 1952, pp.9-12.

بأن المسيحية والتجارة يجب أن يسيرا جنبا الى جنب، إذ لايستطيع الانجيل الانتصار في افريقيا دون ان يكون مصحوبا بثورة اجتماعية واقتصادية، واكد على ضرورة القضاء على تجارة الرقيق، وهو اول من دعا الى التدخل الاوربي الفعال في افريقيا، ولكن على طريقته اذ كان يقول :((ان تجارة الرقيق لاتناهض بالاساطيل الحربية او المواعظ وحدها، وانما تناهض بتنمية التجارة المشروعة في داخل افريقيا))[1].

كان ليفنجستون يأمل في ان تتمكن البواخر يوما ما من فتح وادي الزامبيزي للتجارة، حيث يمكن انشاء مزارع ضخمة للقطن تجعل مصانع لانكشاير في غنى عن القطن الامريكي. وسيقضي التبادل التجاري بين السلع الاوربية المصنوعة والسلع الاستوائية على تجارة العبيد، ويؤدي استخدام وسائل النقل التجارية الى الاستغناء عن الحمالين العبيد. ولكن لابد لكل هذه التبدلات من قوة خارجية تحققها، وهو كاستعماري متحمس، يرى ان على بريطانيا ان تشرع في تحقيق اهدافها من خلال الاستعمار الفعلي لقلب القارة الافريقية[2]. وفي رحلته الثانية التي وصل فيها الى البحيرات العظمى (١٨٦٤ - ١٨٦٦) بعث ليفنجستون يطلب ارسال أحد التجار الهنود مع كميات هائلة من البضائع حتى يجرب بنفسه فتح هذا السوق الجديد للبضائع البريطانية[3].

---

(١) مقتبس في: غان، المصدر السابق، ص ٣٠- ٣١.

(٢) المصدر نفسه، ص ٣١.

(٣) العقاد، صلاح وجمال زكريا قاسم، زنجبار، القاهرة، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٥٩م، ص ١٤٠- ١٤١.

لقد ابدى جميع المستكشفين البريطانيين الذين جابوا افريقيا الشرقية اهتماما مشابها لاهتمام ليفنجستون بالثروات الطبيعة في المنطقة. ولما كانت التعليمات الصادرة الى الرحالة ريتشارد فرانسيس بيرتن Richard F.Burton [1]، قد طلبت منه أن يحدد منتجات الأقاليم الداخلية الصالحة للتصدير، فقد نشر ملحق لقصة حملته دراسة مقارنة لتجارة الصادرات والواردات في الساحل والأقاليم الداخلية، وأفصح عن اعتقاده بأن حصول العالم المتحضر على نصيب في تلك التجارة يتوقف على اكتشاف طريق سهل للعبور الى الداخل. بينما اهتم الرحالة جون هاننج سبايك John H.Spike [2] بالجانب الاقتصادي في حركة الكشف الجغرافي في شرق افريقيا. وبدعم من اتكنز هامرتون Atkins

---

(١) بيرتن: (١٨٢١- ١٨٩٠) مستكشف وكاتب وعالم لغة بريطاني. في عام ١٨٤٢ خدم في شركة الهند الشرقية وعندما استقر في الهند اهتم بدراسة اللغات الفارسية، الافغانية، الهندوسية والعربية. في عام ١٨٥٦ ذهب مع سبايك الى شرق وسط افريقيا لاكتشاف مصادر نهر النيل، وتمكن من اكتشاف بحيرة تنجانيقا سنة ١٨٥٨. انظر:

The Columbia Encyclopedia, New York, Columbia university press, 1959, p.282.

(٢) سبايك: (٣ مايس ١٨٢٧- ١٥ ايلول ١٨٦٤) عسكري ومستكشف بريطاني، خدم في الجيش البريطاني الهندي عام ١٨٤٤، وخدم في البنجاب وسافر الى جبال الهملايا في التبت. في كانون الاول ١٨٥٦ وصل الى زنجبار بصحبة زميله بيرتن في رحلة استكشافية. وفي ٣٠ تموز١٨٥٨ كان سبايك اول اوربي يصل الى بحيرة كبيرة والتي ينبع منها نهر النيل في شرق افريقيا وقد اطلق عليها اسم بحيرة فكتوريا.

انظر: The New Encyclopedia Britannica, Vol.IX, P.411.

Hamerton القنصل البريطاني في زنجبار (١٨٤١ - ١٨٥٧)، وصل سبايك الى زنجبار في كانون الثاني ١٨٥٦وتم استقباله بحفاوه من قبل السيد سعيد بن سلطان (١٧٧٦- ١٨٠٦/١٨٥٦-١٨٥٦)[1]. واشار سبايك أكثر من مرة في يومياته الى غنى آقاليم افريقيا الشرقية بالموارد الطبيعية، والحكومة البريطانية في الهند هي التي بذلت الكثير من اجل فتح شرق افريقيا او انشاء مراكز فيها، فمنحت حملة سبايك ٥٠ بندقية وكميات كبيرة من الذخيرة، واقرضته كل الاجهزة الخاصة بالمقاييس وعمليات المسح التي تتطلبها الرحلة، كما قدمت اليه هدايا ثمينة(ساعات ذهبية) ليقدمها للعرب الذين ساعدوه في حملته الاولى. في حين اعلن سبايك ان تعضيد لورد الفينستون حاكم بومباي لحملته الثانية لعام ١٨٥٩، كان مبعثه تلك الآمال العريضة التي انعقدت على الحملة، التي قد تؤدي الى زيادة حجم التبادل التجاري بين الهند وبين شرق افريقيا[2].

تمكن جيمس اوغسطس غرانت James. A Grant[3] في

---

(1) Simpson, op.cit, p.10.

(٢) رياض، كشف افريقيا، ط١، القاهرة، دار المعرفة، ١٩٦١، ص١٠٧.

(٣) غرانت:(١١نيسان ١٨٢٧- ١١ شباط ١٨٩٢) عسكري ومستكشف بريطاني، شارك مع سبايك في حملة استكشاف منابع نهر النيل عام ١٨٦٢، وفي عام ١٨٦٨ شارك غرانت كضابط استخبارات في حملة نابير لاثيوبيا. وتقديرا لخدماته كرمته الجمعية الملكية الجغرافية بالميدالية الذهبية. انظر:

The New Encyclopedia Britannica, Vol.IV, P.680.

تموز سنة ١٨٦٢ من تحديد المنفذ الذي يخرج منه نهر النيل من بحيرة فكتوريا، وخلال سنتين ونصف من رحلته دوّن غرانت تفاصيل مشاهداته للمواقع الجغرافية، فضلا عن عادات وتقاليد السكان المحليين التي نشرها في كتاب حمل عنوان Walk across Africa. أما الرحالة فيرن لوفيت كاميرون Verne L. Cameron[1] فقد قاد حملة استكشافية عبر افريقيا من الشرق الى الغرب، وتمكن من عقد الاتفاقيات مع الزعماء الافارقة، تلك الاتفاقيات التي اعطت لبريطانيا الامكانية في اعلان حمايتها على بعض المناطق القريبة من حوض الكونغو[2]، ووجد من الممكن أن تصبح افريقيا الشرقية سوقا كبيرا للمصنوعات البريطانية[3].

في حين لفت السير صموئيل وايت بيكر Sir Samuel W.

---

(١) كاميرون: (١٨٤٤- ١٨٩٤) عسكري واداري ومستكشف بريطاني، دخل الحربية عندما كان بعمر الشباب، وخدم في الساحل الشرقي من افريقيا وتعلم اللغة السواحيلية. في سنة ١٨٧٢ كلفته الجمعية الجغرافية الملكية بقيادة حملة اغاثة ليفينجستون. وبين آذار ومايس من عام ١٨٧٤ اكتشف كاميرون النصف الجنوبي من بحيرة تنجانيقا ونهر اللوكوغا واثبت اتصاله بنهر لولابا. في عام ١٨٨٢ ذهب مع بيرتن في حملة الى الساحل الغربي ثم فيما بعد التحق بشركات افريقية معروفة. انظر:
Vol.1, p.133. Weinthal ,op.cit ,

(2) Cornevin, Robert, (Ed), Missionary and Humanitarian Aspects, in: Colonialism in Africa 1870-1960, vol.1, London, Cambridge University Press, 1969, p.470.

(٣) حراز، المصدر السابق، ص ٤٧- ٤٨.

Bake[1] الانظار لمنطقة البحيرات العظمى. فبعد ان قضى جزءاً من رحلته في اجزاء واسعة من السودان والتعرف على روافد النيل المارة عبره، وصل ويرفقته زوجته في ١٤ آذار ١٨٦٤ الى البحيرة التي اطلق عليها بيكر اسم بحيرة البرت[٢]، فكانا أول اوروبيين شاهدا هذه البحيرة، واعتليا نيل فكتوريا وكشفا شلالات مرشيزون التي سميت بهذا نسبة الى رئيس الجمعية الجغرافية الملكية السير رودرك مرشيزون Sir Roderick Murchison (١٧٩٢- ١٨٧١). واشار بيكر في كتابه ((البرت نيانزا)) سنة ١٨٦٤ الى الاهداف الحقيقية للاهتمام البريطاني باستكشاف هذه المناطق والوصول اليها، فقال في مقدمته ان المستكشف :)(يفتح الطريق للمستعمر، وان هذا الاخير بدوره هو الاداة التي يتم بواسطتها بسط المدنية في العالم... وان انكلترا تملك الوسائل التي تساعدها على نشر لواء المدنية وان الطبيعة قد رسمت لها مهمة إستعمار العالم))[٣].

استطاع هنري مورتن ستانلي Henry M.Stanley[٤] عام ١٨٧٤

---

(١) بيكر: (١٨٢١- ١٨٩٣) اداري ومستكشف بريطاني، في عام ١٨٦١ بدأ يفكر باهمية السفر صوب النيل فوصل الى عطبرة ومن ثم الى كسلا في السودان، وفي عام ١٨٦٢ غاد الى الخرطوم ومن هناك استعد للقيام برحلة الى الجنوب تجاه منطقة البحيرات. انظر:

, Vol.1, p137. Weinthal ,op.cit

(2) Simpson, op.cit, p.40.

(٣) مقتبس في: عبده، علي ابراهيم، المنافسة الدولية في اعالي النيل ١٨٨٠- ١٩٠٦، ط١، القاهرة، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٥٨، ص ٦٧- ٦٨.

(٤) ستانلي (٢٨ كانون الثاني ١٨٤١- ١٠ مايس ١٩٠٤): مستكشف وصحفي بريطاني، هاجر الى الولايات المتحدة الامريكية وهو لازال بعمر الشباب، مارس المراسلة الصحفية وعمل مع صحيفتي ذيلي تلغراف-

قطع القارة من شرقها الى غربها خلال اربع سنوات تمكن خلالها من زيارة كل شبكة البحيرات في غرب اوغندا. وفي اثناء مروره على هذه البحيرات، أطلق ستانلي عليها اسماء كل العائلة المالكة في بريطانيا، فاضيف اسما ادوارد وجورج الى البرت وفكتوريا. بينما أطلق على شلالات النيل فيكتوريا، في اعالي بحيرة البرت، اسم مرشيزون، وهو رئيس الجمعية الجغرافية الملكية. وأصبحت افريقيا الوسطى كما لو انها ضاحية من ضواحي لندن[1]. وهو من سلط الضوء على القوة التجارية الكبيرة لمنطقة حوض الكونغو، التي يمكن ان تستفيد منها بريطانيا في المستقبل. وقد اشار الى هذا الجانب في خطبة موجزة في غرفة تجارة مانجستر في الثاني والعشرين من تشرين الاول سنة ١٨٨٤م إذ قال: ((اذا اشترى كل مقيم في حوض الكونغو، بدلة نهار الاحد، كما كان يحب امام مستمعيه، فان هذا سيسمح ببيع ثلاثمائة مليون يارد من نسيج مانجستر)). وأضاف وهو يتابع حسابه الغريب، ((اذا اشترى كل مقيم بدلة نهار الاحد واربع بدلات عادية، فان حجم المبيعات سيكون بملايين الياردات التي تمثل قيمة بملايين الجنيهات))[2].

=ونيويورك هيرالد واللتان ساهمتا في تمويل حملة التبشيروالاستكشاف في افريقيا. في عام ١٨٧٣ قرر ستانلي قيادة حملة لاستكشاف افريقيا، في عام ١٨٧٤ وصل الى بحيرة فكتوريا، وخلال عام ١٨٧٥ قابل موتيسا ملك بوغندا والذي سمح بدخول المبشرين الى مملكته عام ١٨٧٦. انظر:
Weinthal, op.cit, Vol.1, p.142; The New Encyclopedia Britannica, Vol.17, pp.582-584.

(١) كريتيان، المصدر السابق، ص ٢٠٦- ٢٠٧.

(٢) مقتبس في: ويسلنغ، المصدر السابق، ص ٢٠٦

واصل المستكشفون البريطانيون رحلاتهم من سواحل افريقيا الشرقية صوب دواخل القارة محاولين إستكمال خريطة تلك المنطقة ومعرفة ماتحتويه من موارد، ورسم الطرق التي توصل بين الساحل ومنطقة البحيرات. ويعد المستكشف جوزيف تومسون Joseph Thomson[1] من اشهر الرحالة الذين عملوا في تلك المنطقة وقام برحلات عديدة فيها، فقد كلفته الجمعية الجغرافية الملكية في لندن باستكشاف اسهل طريق يصل بحيرة فكتوريا بساحل المحيط الهندي، حيث قام بهذه الرحلة في عام ١٨٨٢ وعاد منها في تشرين الثاني عام ١٨٨٤، وابلغ السير جون كيرك Sir John Kirk[2] القنصل البريطاني في زنجبار(١٨٧٣-

(١) تومسون: (١٤ شباط ١٨٥٨ — ٢ آب ١٨٩٥)، مستكشف وجيولوجي وعالم نبات اسكتلندي، وكان اول اوربي يدخل الى مناطق مختلفة من شرق افريقيا. في عام ١٨٨٢ بدأت الجمعية الجغرافية الملكية مساندتها لما عرف بحملة تومسون الشهيرة لاستكشاف اقصر طريق من زنجبار الى اوغندا. بدأ تومسون رحلته من مومباسا تجاه الداخل عبر جبل كليمنجارو، وخلال رحلته اكتشف تومسون بحيرة بارنغو (تقع في كينيا)، ثم وصل بحيرة فكتوريا في ١٠ كانون الاول ١٨٨٢. انظر:
The New Encyclopedia Britannica, Vol.IX, P.966.

(٢) كيرك: (١٨٣٢- ١٩٢٢) اداري ومستكشف وطبيب وعالم نبات بريطاني، خدم كطبيب في حرب القرم، شارك ليفنجستون في حملته للكشف عن نهر الزامبيزي سنة ١٨٥٨. ونتيجة لخبرته في الشؤون الافريقية عين عام ١٨٦٦ مستشارا لسلطان زنجبار. وهو واحد من الاوربيين الاربعة (بيرتن، سبايك وغرانت)، الذين شاهدوا بحيرة نياسا في ١٦ ايلول ١٨٥٩. كرمته الجمعية الجغرافية الملكية البريطانية بالميدالية=

١٨٨٥) وزارة الخارجية ان الرحلة نجحت كل النجاح وان الطريق قد اصبح معروفا ولاينتظر الاّ مجيء المسافرين والتجار للتوغل من مومباسا صوب البحيرات العظمى[1]. وهو نفس الطريق الذي بنيت عليه سكة الحديد من مومباسا الى بحيرة فكتوريا فيما بعد والذي جعل من محمية اوغندا واتحاد السودان المصري مع جنوب شرق افريقيا (حلم الجنرال غوردن Charles George Gordon [2]او حتى مع افريقيا الجنوبية (الذي كان حلم سسل جون رودس) Cecil John Rhodes[3]، امراً ممكناً[1]. وهكذا استطاع

=الذهبية سنة ١٨٨٢. انظر:

Everyman's Encyclopedia, Vol.7, London, J.M.Dent &Sons Ltd, 1978, p.217.

(1) Bennett ,George ,Kenya A Political History "The Colonial Period", London, Oxford University Press,1963,p.1.

(٢) غوردن: (١٨٣٣- ١٨٨٥) عسكري واداري بريطاني، خدم في حرب القرم، وذهب الى الصين في حملة عام ١٨٦٠. وفي عام ١٨٧٣ دخل في خدمة خديوي مصر في السودان المصري. وفي عام ١٨٧٧ اصبح حاكما عاما على السودان. وفي عام ١٨٨٤ تولى قيادة الحملة المصرية لمواجهة ثورة المهدي في السودان. قتل على يد المهديين في كانون الثاني ١٨٨٥.

انظر: **Marlowe, John, Mission to Khartoum The Apotheosen of General Gordon, Victor Gllancez ltd, London, 1969; The Columbia Encyclopedia, 2ed, U.S.A, 1959, p.795.**

(٣) رودس: (٥حزيران ١٨٥٣- ٢٦ آذار ١٩٠٢) رجل دولة ومالي بريطاني، جمع ثروته الطائلة من خلال الاستثمار في مناطق النفوذ البريطاني في افريقيا. عاش رودس في جنوب افريقيا واصبح عضوا في برلمان مستعمرة الكاب سنة ١٨٨١، ورئيسا لوزرائها سنة ١٨٩٠. نجح في مد النفوذ البريطاني في مناطق جنوب افريقيا (ماشونلاند و ماتبليلاند). للمزيد من=

الرحالة البريطانيون أن يمهدوا لبلادهم طريق الامبراطورية التي ستكون كتلة متصلة مابين حوض النيل والمحيط الهندي.

اقترح القنصل البريطاني في زنجبار كيرك عام ١٨٨٤على حكومته ارسال بعثة علمية على راسها السيرهاري جونستون Sir Harry Johnston [٢] لاستكشاف منطقة جبل كليمنجارو، وفعلا نفذ اقتراحه وارسلت البعثة في تموز عام ١٨٨٤، وبقيت في منطقة جبل كليمنجارو شهور عدة، وارسلت البعثة تقاريرها لوزارة الخارجية البريطانية واشارت الى مزايا هذه البلاد كغناها بالمعادن والمصادر الزراعية الموجودة في مرتفعات شرق افريقيا. وفي اواخر عام ١٨٨٥ لفت القنصل البريطاني في زنجبار، فردريك هولموود Frederick Holmwood الذي خلف كيرك، انتباه وزارة الخارجية البريطانية الى الاهمية التجارية لمرتفعات شرق افريقيا[٣]،

=التفاصيل انظر:

Encyclopedia Britannica, Vol.V111, p. 553; Flint , John ,Cecil Rhodes,1Ed,London,
. Anchor Press Ltd,1976

(1) Rogers, J.D, op.cit, p.812.

(٢) جونستن: (١٢ حزيران ١٨٥٨- ٣١ آب ١٩٢٧) مستكشف واداري واستعماري وعالم نبات بريطاني، اشتهر بكثرة رحلاته في افريقيا، ويجيد التحدث بلغات افريقية مختلفة، في عام ١٨٩٠ اصبح حاكما عاما لاوغندا. وفي الفترة (١٨٩١- ١٨٩٥) شغل منصب حاكم المستعمرة البريطانية نياسالاند (ملاوي حاليا). له اكثر من اربعين كتابا حول افريقيا. انظر: The New Encyclopedia Britannica, Vol.V,p.593.

(3) Hynes, op.cit, p.77.

كما عقدت البعثة المعاهدات مع الرؤوساء المحليين. وكان جواب وزارة الخارجية البريطانية وتعليماتها للبعثة الكشفية الاستعمارية تقضي بأن تمضي البعثة في طريقها لتدعيم اقدام بريطانيا في هذه الجهات لاسيما وأن بعض الدول الاوربية مثل بلجيكا والمانيا وفرنسا كانت تحاول التفاوض مع الزعماء المحليين حول معاهدات او الحصول على تنازلات، وهو ما دفع جونستون الى عقد المعاهدات في منطقة جبل كليمنجارو أملا في منع الألمان من ان الاستحواذ على تلك المناطق[1]. وقد ذكر جونستون بأن المعاهدات التي ابرمها مع الزعماء المحليين اصبحت الاساس الذي قامت عليه شركة شرق افريقيا البريطانية الامبراطورية فيما بعد[2].

اظهرت مسائل الكشف الجغرافي التي اهتم بها الرحالة بانها تسير جنبا الى جنب مع الكشف الاجتماعي لنظم حياة القبائل التي عاشوا فيها وسمعوا عنها، حيث سردوا تفصيلات كثيرة عن حياة هذه القبائل ومستواها الحضاري وعاداتها وتقاليدها ونظم معيشتها. وقد رسمت هذه المعلومات لاوربا وبريطانيا بوجه خاص صورة مكتملة المعالم للحياة في ادغال القارة، كما نقلت اليهم الطرق والوسائل التي يمكن بها الاتصال بهذه القارة[3]. من جانب آخر، نجد أن المستكشفين حددوا المصاعب التي تعترض الاستغلال الاقتصادي لشرق القارة الافريقية وخصوصا مصاعب

---

(1) Weinthal, op.cit, Vol.1, p.70.
(2) Johnston, op.cit. , p.238.

(٣) رياض، كشف افريقيا، ص١٠٤.

النقل وعدم الاستقرار والتخريب الذي تنزله تجارة العبيد بتلك الاقاليم. ولقد استند معظم المستكشفين الى هذه التجارة الاخيرة كذريعة للوصول الى نتائج سياسية في شرق افريقيا [1]. على اية حال، هيأت كتابات هؤلاء المستكشفين والمبشرين الراي العام في اوربا للتدخل في شؤون القارة الافريقية والسيطرة عليها باسم الانسانية رغم عدم اخفاء العوامل الاقتصادية التي دفعت الدول الاوربية للقيام بهذا العمل[2].

فتح وصول المستكشفين الى شرق افريقيا الطريق أمام الارساليات التبشيرية للدخول اليها، فبعد وصول المستكشف والصحفي ستانلي مملكة بوغندا عام ١٨٧٥، قابل ملكها موتيسا الاول Mutesa 1 (١٨٣٨- ١٨٨٤/١٨٥٧- ١٨٨٤) فاعجب بذكاءه وميله للمناقشات الدينية. إثر هذه المقابلة طلب ستانلي الى الارساليات التبشيرية البريطانية أن توفد ممثليها الى بوغندا، فوصل الفريق الاول من المبشرين المسيحيين الذي اوفدته جمعية الكنيسة التبشيرية Church Missionary Society في حزيران عام ١٨٧٧، ثم لحق به فريق فرنسي في شباط عام ١٨٧٩ عن طريق نهر النيل من الشمال. وبعد ذلك باسبوع وصلت الى مملكة بوغندا عن طريق الساحل الشرقي لافريقيا ارسالية من الكاثوليك الفرنسيين تتبع لجماعة الآباء البيض White Fathers [3]. حاول

---

(١) يحيى، المصدر السابق، ص ٦٣.

(٢) المصدر نفسه، ص ٦٧.

(3) Cornevin ,Robert,(Ed),The Germans in Africa before 1918,in:Colonialism in Africa 1870-1960,vol.1,London,Cambridge University Press,1969,p.406.

البروتستانت القادمون من بريطانيا اكتساب عطف موتيسا الاول ملك بوغندا لكي يمهدوا السبيل للمستعمرين البريطانيين، فألفوا جماعة من الموالين لهم من اهالي البلاد سميت Ba –Ingles (انصار الانكليز)، كما عمل الكاثوليك – ردا على هذا – تنظيم المناصرين لهم في جماعات اطلق عليها اسم Ba-Franca (انصار الفرنسيين)، للعمل على ضم هذه البلاد للمستعمرات الفرنسية[1].

ومن الجدير بالذكر هنا وفيما يخص شرق افريقيا، فقد عملت فيها خمس ارساليات بروتستانتية بريطانية هي : جمعيتا الكنيسة و لندن التبشيريتان وارسالية الجامعات الى افريقيا الوسطى Universities Mission to Central Africa وارسالية الكنائس الحرة المتحدة الاسكتلندية United Free Church of Scotland واخيرا ارسالية كنيسة اسكتلندة الرسمية Established Church of Scotland[2]. واتسمت جمعية لندن التبشيرية، بانفتاح مذهبي واسع النطاق، وسعت قبل كل شيء، الى اقامة مراكز لها على ضفاف البحيرات وتطوير وسائل النقل. وارتبط المشروع الاكبر لجمعية لندن التبشيرية، الذي نفذ بالتنسيق مع مبشرين اسكتلنديين، بالملاحة في بحيرتي نياسا وتنجانيقا، وذلك بفضل هبة مالية من رجل أعمال صناعي من مدينة ليدز، أطلق مركب بخاري في مياه بحيرة تنجانيقا في مطلع

---

(١) يونس، المصدر السابق، ص ٢٥.

(٢) حراز، المصدر السابق، ص٤٦.

عام ١٨٨٠[1].

على أية حال، في تموز عام ١٨٧٧ كان النفوذ البريطاني مهيمناً، وان اكتشافات العشرين سنة الماضية جعلت الرجال يدركون أن دواخل شرق افريقيا ممكن أن تكون ذات قيمة لها. ان مملكة بوغندا المأهولة على بحيرة فكتوريا تبدو واعدة بامكانيات تجارية كبيرة. والمرتفعات، سيما المنطقة المحيطة بجبل كليمنجارو، ربما حتى أكثر ملاءمة لاستيطان أوربي واسع. وقد بدأ المتحمسون بالاقتراح الى ان: ((شرق افريقيا ربما لاتكون فقط هندا جديدة ولكن استراليا جديدة))[2].

ومما لاشك فيه، هيأت رحلات الاستكشاف والتبشير الطريق لفتح شرق افريقيا للتجارة والتبشير بالمسيحية، وقد ساعدهم في ذلك وجود دولة متحضرة على ساحل شرق افريقيا هي سلطنة زنجبار التي كان لها أعظم الاثر في تمهيد الطريق أمام المبشرين والمستكشفين للتوغل في مجاهل القارة الداخلية. فقد اتبع هؤلاء طرق القوافل التي تتردد عليها قوافل التجار العرب واسترشدوا بأدلاء منهم ومن السواحيلية[3]. وعليه يمكن القول، ان زنجبار

---

(١) كريتيان، المصدر السابق، ص ٢١٥.

(2) Chamberlain, Op.cit, p.64.

(٣) السواحيلية: هم سكان المدن والجزر الواقعة على طول سواحل شرق افريقيا وتربطهم علاقات وثيقة مع التجار العرب والاسيويين، استقروا في مختلف المدن مثل زنجبار و مومباسا Mombasa. ثقافة الشعب السواحيلي هي خليط من العربية والاسلامية، وعلى الرغم من كونهم ليسوا=

هي التي فتحت للمستكشفين والمبشرين ابواب شرق افريقيا وسهلت لهم سبل الاقامة فيها[1]. الامر الذي دفع البريطانيين للاهتمام بزنجبار وتوطيد علاقاتهم الاقتصادية والسياسية معها، ليتخذوا منها موطئ القدم للانطلاق نحو دواخل شرق افريقيا.

=المجموعة الاكبر الموجودة في المنطقة الا انهم لعبوا دوراً مهماً في تاريخ سواحل شرق افريقيا. يمارس السواحيليه النشاط التجاري فاسسوا المدن التجارية مثل كلوة Kilwa وباغامويو Bagamoyo وممباسا، فضلا عن النشاط الزراعي حيث يزرعون الموز والبطاطا. انظر:

African Encyclopedia, London, Oxford University Press, 1974, p.494.

(١) العقاد وقاسم، المصدر السابق، ص١٣٧.

التغلغل الاقتصادي والسياسي البريطاني في زنجبار

تعد زنجبار مركز القوة العربية التي ترتبط بروابط عديدة مع الهند من جهة ومع مسقط من جهة أخرى، فهي تتسيد التجارة في شرق افريقيا منذ منتصف القرن التاسع عشر. وعلى الرغم من ان هذه الجزيرة ساهمت بالقليل من تجارة العالم باستثناء صادرات معينة ومهمة مثل القرنفل، إلاّ انها تقوم بدور كبير كونها مخزنا لجميع صادرات وواردات ساحل شرق افريقيا إذ تسلم هناك وتوزع بعد ذلك [1]. وعلى الرغم من تراجع تجارة العبيد في زنجبار بعد توقيع معاهدة مورسبي في ٢٩ ايلول ١٨٢٢ خلال حكم السيد سعيد بن سلطان [2]، والذي منع مرور او بيع العبيد لرعايا الدول الاوربية عبر الاراضي الخاضعة لسلطنة زنجبار[3]، الا ان تطور انتاج

(1) Eliot, Sir Charles, The East Africa Protectorate, 3ed, London, Frank Cass & CO. Ltd.1966, p223.

(٢) قبل التوقيع على تلك المعاهدة قدر عدد العبيد الذين يصلون من دواخل شرق افريقيا الى اسواق زنجبار بحوالي ١٠٠,٠٠٠ شخص سنويا. انظر:
African Encyclopedia, p.553.

(٣) على الرغم من الخسارة الفادحة التي قد تتعرض لها تجارة العبيد، وافق=

القرنفل في زنجبار شجع التجار الاوربيين على المتاجرة مع زنجبارمن جهة، وادى الى انتعاش التجارة الزنجبارية مع الامم الاوربية من جهة ثانية.علاوة على ذلك، فان السلطان فرض ضريبة بمقدار ٥٪ تدفع للسلطنة على كل حمولة تفرغ أو تنقل من مركب الى آخر في اي ميناء من موانئ بلاده[1]. وبين عامي ١٨٣٣ و ١٨٤٤ أبرم السلطان معاهدات مع الولايات المتحدة الامريكية، فرنسا وبريطانيا لمتابعة مصالح مواطنيها بشكل شخصي في زنجبار. واكثر من ذلك ولمساندة التجار الاجانب، شجع السيد سعيد على تنويع البضائع التي تعرضها زنجبار للتصدير. ولانجاز رغبته تلك عمل السلطان على جعل دواخل شرق افريقيا، منبع لتلك

=السلطان سعيد على مضض التوقيع في مسقط على تلك المعاهدة مع ممثل الحكومة البريطانية الكابتن فيرفاكس مورسبي Fairfax Moresby لانه كان بحاجة ملحة الى المساعدة البريطانية خلال سنوات حكمه الاولى حينما كان محاطاً بكثير من الاعداء والخصوم في عمان. غير ان هذا التحديد لم يقف حائلاً امام السفن بنقل العبيد من زنجبار والساحل الشرقي الى عمان شمالاً. الامر الذي زاد من الضغط البريطاني لانتزاع اتفاقية اخرى من السيد سعيد عام ١٨٤٥ وافق بموجبها السلطان ان يوقف نهائياً تصدير العبيد من املاكه الافريقية. للمزيد من التفاصيل انظر: العجيلي، المصدر السابق، ص ٤٨- ٥١؛ هولنجزوورث، ل. و، زنجبار (١٨٩٠- ١٩١٣)، ترجمة حسن حبشي، ط١، القاهرة، دار المعارف، ١٩٦٨، ص١٠- ١٢.

(١) هولنجوورث، المصدر السابق، ص٧.

البضائع[1]. فضلا عن ازدياد اهتمام السلطان بزنجبار وجعلها عاصمة لدولته[2]، الامر الذي زاد من مكانتها الاقتصادية واهتمام الدول الاوربية بها.

وقد لاحظ الاستعماريون البريطانيون والفرنسيون والالمان تزايد التجارة الخارجية لسلطنة زنجبار بصورة مطردة منذ عام ١٨٧٦. فبينما بلغ متوسط تجارة زنجبار الخارجية من عام ١٨٦٢ الى عام ١٨٧٢ مليون باون سنويا، أخذ يرتفع بعد عام ١٨٧٥، ليصل عام ١٨٨٠ الى مليونين ومائتي الف باون. وبرز المطاط من بين السلع الرئيسة التي تصدرها شرق افريقيا الى اوربا يلي ذلك في الاهمية القرنفل وبعده العاج. وقدر كيرك القنصل البريطاني في زنجبار الاموال البريطانية المستثمرة في شرق افريقيا عام ١٨٧٦ بنحو مليون باون، وذلك باعتبار ان التجار الهنود الذين يعملون هناك هم رعايا بريطانيون[3].

وكان لبريطانيا مكانة خاصة لدى سلطان زنجبار لاسيما وانها كانت تسيطر على الهند مما جعلها تهتم بالخليج العربي، وبكل من مسقط وعمان، فمنذ عام ١٨٣٠ ارسلت حكومة الهند حملة لهذه الجهات للتعاون مع السيد سعيد لمعاقبة القراصنة الذين

---

(1) Unomah, A. C, (Ed) East Africa: The Expansion of Commerce, in: The Cambridge History of Africa, vol.5, 1976, p.276.

(٢) ملنش، أحمد محمد، زنجبار والسياسة البريطانية ١٩١٤- ١٩٣٩، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة القادسية، ٢٠٠٠، ص١٧.

(٣) العقاد وقاسم، المصدر السابق، ص١٧١- ١٧٢.

يهددون التجارة في البحار المجاورة للسلطنة[1]. وفي الرابع من مايس ١٨٤١، نزل هامرتون الى زنجبار ليكون اول قنصل بريطاني فيها، وظل يشغل منصب القنصل البريطاني في زنجبار مدة ١٦ سنة حتى وفاته عام ١٨٥٧[2]. وأدى تأسيس القنصلية البريطانية في زنجبار الى تزايد النفوذ البريطاني في شرق افريقيا على نحو ملحوظ، بحيث شجع ذلك عددا كبيرا من التجار الهنود على القدوم الى زنجبار. وتوثقت العلاقة بين السلطان سعيد وهامرتون، وكان السلطان كثيراً مايستشيره في الامور السياسية، بل وصل الامر الى ان يعهد اليه السلطان الاشراف على الحكم في شرق افريقيا. وتعبر تلك العلاقة بشكل جلي عن التغلغل البريطاني في المنطقة، فضلا عن جعل السلطان سعيد تابعا لسياستها[3]. لكننا نستطيع القول ان تزايد اهمية زنجبارالاقتصادية قد تضاعفت بعد افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩، فاصبحت الحاجة ماسة لمحطات تخدم الملاحة في هذا الطريق القصير للهند عبر قناة السويس والبحر الاحمر[4].

أدى ارسال مصر لحملتها الى المحيط الهندي عام ١٨٧٥ الى لفت انظار البريطانيين بشكل واضح للمزايا الاقتصادية والاستراتيجية لتلك المنطقة، والاخطار التي قد تتعرض لها آمالهم في السيطرة عليها في يوم من الايام اذا ما بقوا على موقفهم السلبي. ولعل وجود

---

(١) الجمل، المصدر السابق، ص٦٣٧- ٦٣٨.

(٢) العقاد وقاسم، المصدر السابق، ص ٩٨.

(٣) العجيلي، المصدر السابق، ص١١٨.

(٤) الجمل، المصدر السابق، ص٦٣٨.

احد البريطانيين وهو غوردن على رأس الادارة المصرية في اقليم هضبة البحيرات ومعرفته بالقوة الاقتصادية العظيمة لتلك المنطقة وان مخرجها الاسهل هو ساحل المحيط الهندي، كان اكبر مشجع للبريطانيين على محاولة السيطرة على شرقي أفريقيا. فكثرت الاقتراحات البريطانية امام السلطان برغش بن سعيد(١٨٣٧- ٢٦ آذار١٨٨٨/١٠ تشرين الاول ١٨٧٠- ٢٦ آذار ١٨٨٨) فاقترح عليها السير جون بيندر Sir John Pender[1] مدير شركة ابسترن Epestren انشاء ادارة للتلغراف في زنجبار، وطالب قراء جريدة الديلي تلغراف Daily Telegraph بامتياز في جزيرة مافيا Mafia لاستغلالها، وطالبت احدى بعثات التبشير ببعض الامتيازات لتجارة العاج. وعرض بعض التجار الاسكتلنديين انشاء طريق من الساحل الى منطقة نياسا، واقترح غيرهم انشاء طريق مواز للساحل من شمال اراضي السلطان الى جنوبها[2].

---

(١) بيندر: (١٨١٥- ١٨٩٦) رجل اعمال بريطاني ومدير شركات خطوط التلغراف، اشتغل في بداية حياته في الصناعات النسيجية قبل ان يتحول اهتمامه الى صناعة خطوط التلغراف. استطاع تدريجيا ان يؤسس ويدير بعض الشركات التي نجحت بمد التلغراف عبر الاطلسي. وبعد ان ارتفع شأن ومميزات التلغراف في معظم اجزاء العالم استحوذت شركاته على مد خطوط التلغراف، فوصلت ارباح شركات بيندر الى اكثر من ١,٥ مليون جنيه استرليني وامتلكت شركاته قرابة ١٣٧ الف كم من خطوط التلغراف في العالم. انظر:

Everyman's Encyclopedia, vol.9, p.419.

(٢) يحيى، المصدر السابق ، ص١٢٠.

لسنوات عدة كانت بريطانيا مقتنعة بالتأثير غير الرسمي الذي تمارسه على سلطان زنجبار. ولكن في عام ١٨٧٣ اصبح هذا التأثير قويا بتعيين السير جون كيرك قنصلا عاما لها في القنصل الذي حصل على درجة من التأثير تقارن مع تلك التي مارسها ستراتفورد كاننج Stratford Canning السفير البريطاني في اسطنبول[٢]. وقد استطاع كيرك بحكمته وسياسته واساليبه الخاصة ان يصبح القوة المحركة للسلطان، ولعب دور رئيس وزراء السلطان بصفة غير رسمية[٣]. ويقول السير هاري جونستون: ((ان حكمة وسياسة سير جون كيرك قد فعلت العجائب في زنجبار، فقد غيرت الرجل الذي كان حانقاً على

---

(1) Chamberlain, Op.cit, p.64.

(٢) ستراتفورد كاننج Stratford Canning (٤ تشرين الثاني ١٧٨٦ - ١٤ آب ١٨٨٠): دبلوماسي بريطاني عمل سفيراً او مبعوثاً لبلاده في الدولة العثمانية قرابة عشرين عاما في الفترة (١٨١٠- ١٨٥٨)، بدات رحلته الاولى الى اسطنبول كسفير بريطاني في (١٨١٠- ١٨١٢) و(١٨٢٥- ١٨٢٩)، و(١٨٤١) و(١٨٤١- ١٨٤٦) وكذلك في (١٨٤٨- ١٨٥١)، ويعد من ابرز السفراء المؤثرين في السياسة العثمانية لاسيما السياسة الداعمة للاصلاحات الداخلية ((التنظيمات)) وفي علاقة الدولة العثمانية بالدول الاوربية. ارسل الى اسطنبول لاكثر من مرة مبعوثا للحكومة البريطانية لمساندة السلطان العثماني ضد محاولات روسيا زيادة نفوذها في شؤون الدولة العثمانية، لكن محاولاته لم تحقق النجاح في منع اندلاع حرب القرم (١٨٥٣- ١٨٥٦). انظر:

The New Encyclopedia Britannica, Vol.IX, p.603.

(٣) الجمل، المصدر السابق، ص٦٣٩.

بريطانيا بسبب موقفها من تجارة الرقيق، واصبح صديقا للانجليز حتى ان برغش وعد بزيارة انكلترا وقد نفذ ذلك فعلا عام ١٨٨٥))[١]. وبعد ان اصبحت بريطانيا غير مقتنعة بالنتائج التي تمخضت عنهما الاتفاقيتين السابقتين الخاصتين بمكافحة تجارة العبيد في شرق افريقيا، ولم تعد راضية عن الاجراءات عقيمة الجدوى التي قام بها السلطان سعيد[٢]، ارسلت الحكومة البريطانية بعثة خاصة في كانون الثاني ١٨٧٣ برئاسة السيرهنري بارتل فرير Sir Henry Bartle Frere (١٨١٥- ١٨٨٤) الى زنجبار لتتفاوض مع السلطان برغش حول ابطال تجارة العبيد[٣]. وفرضت عليه معاهدة عام ١٨٧٣ الخاصة بمحاربة تجارة العبيد في سلطنته لاسيما وان المعاهدة الجديدة خولت الاسطول البريطاني حق المرابطة في مياه زنجبار وحق تفتيش السفن التي تبحر في هذه المياه[٤]. فحصلت بريطانيا من جراء هذه المعاهدة على نفوذ كبير عند السلطان[٥].

والشخصية الثانية التي كان لها دور واضح في توطيد العلاقات بين بريطانيا وسلطنة زنجبار هو السير لويد ماثيوس Sir Lloyd

---

(١) الجمل، المصدر السابق، ص٦٤٠.

(٢) هولنجزوورث، المصدر السابق، ص١٦.

(3) Johnston, op.cit, p.237. ; Eliot, op.cit, p.246.

(٤) الشيخ، رأفت غنيم، افريقيا في التاريخ المعاصر، القاهرة، دار الثقافة للطباعة والنشر، ١٩٨٢، ص٤٥.

(٥) الجمل، المصدر السابق، ص٦٣٩.

Mathews (١٨٥٠- ١٩٠١) الـذي وصـل الى شـرق افريقيـا كمـلازم علـى طـرادة بريطانيـة عـام ١٨٧٥. وفي ١٨٧٧ اسـتطاع كيرك بنفوذه لدى السلطان برغش أن يقنعه بضرورة تأسيس قوة مكونة من خمسمائة رجل مسلحين بأسلحة حديثة تحت قيادة ضابط بريطاني، ورشح ماثيوس لهذا العمل. وفي عام ١٨٨١ استقال من البحرية البريطانية وعين بشكل دائمي في جيش السلطان برتبة بريجادير جنرال(عميد)، اي اميرالاي لجيش زنجبار، وفي سنة ١٨٩٠ عين رئيسا لوزراء زنجبار وظل في هذا الوظيفة حتى وفاته في ١١ تشرين الاول ١٩٠١[1]. على ان السير جون كيرك استطاع بنفوذه ايضا ان يدخل عددا آخر من البريطانيين من امثال جوزيف تومسون في خدمة السلطان. فضلا عن نجاحه في اقامة علاقات صداقة مع زعماء القبائل في المناطق المجاورة كمنطقة جبل كليمنجارو[2].

أثارت الامكانيات الاقتصادية الكبيرة والموقع الاستراتيجي الذي كانت تتمتع به زنجبار شهية رجال المال والاعمال في اوربا، وقد نجح القنصل البريطاني كيرك في اقناع السلطان برغش بالاعتماد على الموظفين البريطانيين في ادارة المناطق الداخلية من افريقيا والتابعة لسلطنة زنجبار على غرار ما حققته في مصر والسودان بحجة أن ذلك يعزز سلطة زنجبار على تلك الانحاء، ويضمن الرخاء لها، ويحمي مصالحها. ويذكر كوبلاند أن برغش

---

(١) عبده، المصدر السابق، ص١٢٢.

(٢) الجمل، المصدر السابق، ص٦٤١.

اقتنع بوجهة النظرهذه، واصبح يعتقد بانه اذا لم يستخدم البريطانيين لادارة الداخل فسيستولي المصريون على مصادر الثروة في افريقيا، ويتغلبون عليه في المنافسة التجارية[1].

اصبحت زنجبار في عهد السلطان برغش أكثر اتصالا بالعالم الخارجي عن طريق السفن التجارية وخطوط التلغراف. ففي عام ١٨٧٢ شرعت شركة الملاحة البخارية البحرية الهندية البريطانية British India Steam Navigation Company التي اسسها السير وليم ماكينون Sir William McKinnon[2]، في تسيير خط بحري ينقل البريد شهريا بين عدن و زنجبار، في حين أكملت شركة التلغراف الشرقية في عام ١٨٧٩ مد سلك برقي تحت سطح البحر من عدن الى زنجبار[3]. وقد سعى السلطان برغش للاستفادة

---

(1) Coupland, Sir, Reginald, Exploitation of East Africa 1856-1890,Faber and Faber, London, 1939, p. 305.

نقلا عن: العقاد وقاسم، المصدر السابق، ص ١٧٣.

(٢) ماكينون: (١٨٢٣- ١٨٩٣) تاجر اسكتلندي، في عام ١٨٧٢ اسس مع زميله روبرت مكنزي Robert Mackenzie شركة الملاحة البخارية الهندية البريطانية، في عام ١٨٧٨ دخل ماكينون في مفاوضات مع سلطان زنجبار سيد برغش للحصول على مناطق نفوذ بشكل عقود ايجار لضمان السيطرة التجارية البريطانية على عموم سواحل شرق افريقيا. وفي عام ١٨٨٨ اسس ماكينون شركة شرق افريقيا البريطانية الامبراطورية لتساهم في فتح التجارة في دواخل شرق افريقيا وفي انهاء تجارة العبيد. انظر:

Everyman's Encyclopedia, vol.7, p.691.

(٣) هولنجزوورث، المصدر السابق، ص١٥

من المشاريع البريطانية في سلطنته فبعث الى حكومة لندن يطلب ارسال بعض أصحاب رؤوس الاموال ليساعدوه في ادخال الحضارة الى شرقي افريقيا، فطلبت الحكومة البريطانية من ماكينون وأحد رفاقه أرسال مندوب الى زنجبار ليضع خطة لمشروع ضخم يهدف الى استغلال الثروات في الاراضي التابعة لزنجبار في شرق فريقيا. وفي آذار ١٨٧٧ عرض المشروع على السلطان برغش والذي يتمثل في قيام الشركة باحتلال أراضي تابعة لزنجبار ما بين الساحل وبحيرة فكتوريا باسمه وتتولى الشركة حماية مصالح السلطان دون أن يتحمل الأخير أية نفقات في ذلك[1].

كان المشروع البريطاني في غاية الجرأة اذ انه لم يطالب بمجرد الحصول على احد الموانئ أو على عقد امتياز أو احتكار، بل كان في الواقع يسعى الى الاشراف الاقتصادي والسياسي على كل اراضي السلطان وعلى المنطقة الممتدة حتى البحيرات العظمى. وان الشركة البريطانية كانت تسعى الى الحصول على عقد امتياز يسمح لها بالقيام بكل اختصاصات حكومات المستعمرات[2]. ومن بين ابرز ما طالبت به الشركة هو ما يتعلق بالاستغلال الاقتصادي لهذه المنطقة، كمطالبتها بحقوق مطلقة في تنظيم الملاحة في الانهر والبحيرات وانشاء الطرق والسكك الحديدية وخطوط التلغراف، وفي التنقيب عن المعادن واستغلالها وفي اصدار اوراق النقد وسك

(1) Johnston, op.cit, p.375.
(2) Sagay, J.O, D.a.Wilson, Africa a Modern History "1800-1975", 1ed, New York, Africana Publishing Company, 1980, p.254.

العملة باسم السلطان. وكان الاقتراح يقضي بان تعمل الشركة لمدة سبعين عاما قابلة للتجديد. وقد وعدت الشركة ان تعطي للسلطان ٢٠٪ من صافي الارباح[1]. وبعد استقالته من منصب حاكم مديرية خط الاستواء عرضت الشركة على غوردن أمر ادارة المشروع البريطاني الجديد من سواحل المحيط الهندي وطلبوا رأيه فيه، فاقترح غوردن أن يعطى للشركة حقوقا لتجنيد قوات مسلحة ويعفيها من دفع رسوم كمركية ويسمح لها بالحصول على احتكارات تجارية[2].

على الرغم من ان المشروع حصل على موافقة وزارتي الخارجية والهند البريطانيتين اللتين رحبتا بهذا الامتياز، الا ان السلطان برغش وخلال مفاوضاته مع مندوب الشركة في مايس عام ١٨٧٨ تنبه الى الاضرار التي يمكن ان تلحق بالتجار العرب والسواحيليه من جراء منح هذا الامتياز، وطالب برغش ادخال تعديلات هامة على المشروع، لكن ماكينون رفض قبولها وتوقفت المفاوضات[3].

يعود السبب الرئيس في فشل المشروع الى المعارضة الخفية من جانب وزير الخارجية اللورد سالزبوري Lord Salisbury[4]، الذي

---

(١) يحيى، المصدرالسابق، ص ١٢٧.

(٢) يحيى، المصدر السابق، ص١٢٤.

(٣) العقاد وقاسم، المصدر السابق، ص١٧٦.

(٤) سالزبوري: روبرت آرثر تالبوت كاسكوين ـ سيسل Robert Arthur Cecil ـ Talbot Gascoyne)٣ شباط ١٨٣٠ـ٢٢آب١٩٠٣) سياسي وبرلماني ورجل دولة بريطاني، عضو برلماني عن حزب المحافظين ١٨٥٣ـ ١٨٦٧، =

كان يعتقد بأن الوقت لم يحن بعد للقيام بتلك المغامرة الامبريالية الكبيرة في شرق افريقيا. اذ كانت سياسة سالزبوري الخارجية حذرة للغاية في المسائل التي قد تورط بريطانيا في ارتباطات تفوق أمكانياتها أو لاتحظى بتأييد البرلمان بصفة خاصة. فاذا أسست شركة بريطانية في شرق افريقيا، فمن المحتمل عاجلا أو آجلا أن تتقدم تلك الشركة بطلب المساعدة لحماية مصالحها في هذا الجزء من القارة. من ناحية ثانية، لم يكن هناك اي داعٍ لادخال تغيير على السياسة التي اتبعت منذ أمد طويل ازاء تلك السلطنة اذ كانت العلاقات الطيبة التي توطدت بين السلطان وكيرك، تلك العلاقات التي هيأت لبريطانيا الفرصة للاستحواذ على نفوذ كبير في بلاط زنجبار، تفي بالغرض وتخدم المصالح البريطانية في شرق افريقيا[1]. والشعور من ان عقد الامتيازالذي طالبت به الشركة كان يتنافى مع المعاهدات القائمة بين زنجبار والدول الاجنبية ويمس حقوقها في تلك المناطق[2]، والذي ربما سيفتح المجال امام

=شغل حقائب وزارية عدة منها وزير الهند (تموز ١٨٦٦ – آذار١٨٦٨)، ووزيرا للخارجية)نيسان ١٨٧٨- نيسان١٨٨٠)، وبعد وفاة دزرائيلي سنة ١٨٨١ خلفه سالزبوري في زعامة اللوردات المحافظين في مجلس اللوردات. واصبح سالزبوري رئيسا للوزارة ١٨٨٥ – ١٨٨٦، ١٨٨٦- ١٨٩٢، ١٨٩٥- ١٩٠٢.

انظر:

The New Encyclopedia Britannica, Vol.V111, p.812.

(١) حراز، المصدر السابق، ص٥١- ٥٢.

(٢) يحيى، المصدر السابق، ص١٣٥.

تلـك الـدول للمطالبـة بـنفس الامتيـازات الـتي ستحصـل عليهـا الشركة، وهو ما لا ترغب فيه بريطانيا.

على أية حال، فان فشل مشروع ماكينون، لا يعني توقف النشاطات البريطانية المبذولة من قبل رجال الاعمال والتجار والتي من شأنها تحقيق الاهداف الامبراطورية في شرق افريقيا ولو بعد حين. اذ لم تتوقف طموحات التجار البريطانيين واهتمامهم بشرقي افريقيا، فقد طالب رئيس غرفة تجارة مانجستر بفتح وسط افريقيا للتجارة وقال:((يجب ان تكون هنالك وسائل نقل جيدة ويجب ان يذهب اناس مقتدرين لمسح الطرق وفتحها وانشاء طرق برية أو سكك حديد))[1].

وعلى الرغم من تحفظهم الاولي فان مسؤولي غرفة تجارة مانجستر قد ناقشوا بشكل كاف في مسائل فتح افريقيا للتجارة البريطانية واتفقوا على عقد اجتماع خاص بغرفة تجارة مانجستر يوم ٢١ شباط ١٨٧٩. وحضر الاجتماع غالبية المسؤولين وعدد من التجار الذين يقومون بالتجارة مع غرب افريقيا وبعض الخبراء في الشؤون الافريقية، وكان متوقع أن يتمخض عن الاجتماع وضع خطة اكثر وضوحا لفتح البلاد وفق الخطوط الاساسية التي اقترحها رئيس غرفة تجارة مانجستر[2]. فقرر المجتمعون انشاء جمعية لدراسة الجغرافية التجارية Society For the study of Commercial Geography. واستنادا الى عمدة مانجستر فان

---

(1) Hynes, Op.cit, p.32.
(2) Ibid.

الهدف الاساسي للجمعية، كما اشار لذلك في الاجتماع التأسيسي في آذار ١٨٧٩ هو: ((بعث الحركة في وجه تجارتنا الواهنة لنرى اذا كان بالامكان ان يكون هنالك قطاعات كبيرة من الجنس البشري يمكن جذبها للتفاعل تجاريا مع هذا البلد المصنع... وان تكون هنالك جمعية جديدة تكون نشاطاتها ابعد من النشاطات الاعتيادية لغرف التجارة تقوم باجراء بحوث علمية وجغرافية في مناطق مختلفة من هذا الكوكب بهدف اكتشاف حقول جديدة لتجارة بريطانيا))[١].

على ان بريطانيا لم تشعر في سبعينيات القرن التاسع عشر بحاجة ملحة الى تأسيس مستعمرات لها في شرق افريقيا، وذلك بعد ان ضمنت لنفسها نفوذا متفوقا في سلطنة زنجبار، وتحكمت فيها سياسيا واقتصاديا عن طريقة مكافحة تجارة العبيد، ورسمت لنفسها استراتيجية امبريالية واضحة المعالم تتمثل مؤقتا بالعمل من اجل تقوية واسناد سلطنة زنجبار في داخل القارة لكي تؤسس من ورائها نفوذها هناك[٢]، حيث أعطت تلك السياسة التجار والمبشرين البريطانيين حرية الوصول الى المناطق الداخلية بينما منعت وصول الاوربيين أو حصولهم على موطئ قدم في تلك المناطق[٣].

لكن الجهود المتواصلة من قبل التجار البريطانيين التي ترمي

---

(1) Hynes, Op.cit, pp. 33-34.

(٢) حراز، المصدر السابق، ص٤٨.

(3) Shillington, Kevin, History of Africa, 1ed, London, Macmillan Press, 1989, p.314.

الى استغلال شرق افريقيا، كانت بحاجة الى خطوات مهمة لتطوير العلاقات السياسية مع سلطنة زنجبار تمهد السبيل لهم ببناء علاقات دائمية مع سلطان زنجبار يتمكنوا من خلالها تنفيذ مشاريعهم الطموحة دون الخشية من الأطراف الاوربية الاخرى، الامر الذي جعل السلطات البريطانية في زنجبار تفكر بطريقة اكثر واقعية فيما يتعلق بمصالحها الاقتصادية كأن تكون تلك العلاقة على مستوى فرض الحماية البريطانية على زنجبار، اوعقد اتفاقيات طويلة الامد مع السلطان. ففي عام ١٨٧٨ عندما اقترح كيرك على برغش أن يضع نظاما ثابتا للوراثة تضمنه بريطانيا، لم تكن الحكومة البريطانية مستعدة آنذاك الارتباط بسياسة زنجبار الداخلية. وحتى عندما عاود برغش الكرة بصورة اشد صراحة عام ١٨٨١، حينما ارسل خطابا الى وزير الخارجية البريطاني اللورد غرانفل Lord Granville[1]، ونائب الملك في الهند اللورد ريبون Lord Ripon (١٨٢٧- ١٩٠٩/١٨٨٠- ١٨٨٤) بوساطة كيرك لاخذ رأيهما في نظام الوراثة في سلطنة زنجبار، رفضا أن ترتبط بريطانيا بسياسة زنجبار الداخلية الى هذا الحد،

---

(١) غرانفل: (١١ مايس ١٨١٥- ٣١ آذار١٨٩١) رجل دولة بريطاني دخل البرلمان عن حزب الوكز سنة ١٨٣٦، شغل منصب وزير الخارجية (١٨٥١- ١٨٥٢) في حكومة اللورد جون رسل، وفي حكومة غلادستون مابين (١٨٧٠- ١٨٧٤) و(١٨٨٠- ١٨٨٥)، كذلك شغل منصب وزير المستعمرات سنة (١٨٦٨- ١٨٧٠). انظر:
The Columbia Encyclopedia ,2ed,U.S.A,1959,p.806.

وذلك انسجاما مع سياسة عدم التدخل العسكري المتبعة في بلاد العرب[1]. بالاضافة الى مبرر آخر للرفض وهو مخالفة هذا الضمان المقترح للتصريح الثنائي البريطاني - الفرنسي لعام ١٨٦٢[2].

وعليه يمكن القول ان الحكومة البريطانية لم تكن مستعدة بعد لفرض حمايتها على زنجبار، عندما قرر وزير الخارجية اللورد سالزبوري عدم توسيع المسؤوليات البريطانية في شرق افريقيا، وقد شاركه بافكاره هذه وليم غلادستون. لكن في شرق افريقيا كما هو الحال في غربها قد تغير الوضع. هناك الآن تحدي الماني جديد، وضغوط من المصالح التجارية البريطانية المطالبة بحماية حكومية لمصالحها التي بدأت تتزايد [3].

فمنذ عام ١٨٨٠ قررت الحكومة البريطانية بوساطة قنصلها في زنجبار كيرك بأن تتبع سياسة واضحة في افريقيا تبنى على فكرة التدخل في منطقة محدودة تقوم فيها بريطانيا بتثبيت سلطنة زنجبار، وذلك لمواجهة ظروف عدة جدت على حياة شرق افريقيا في هذا التاريخ، من ابرزها، تردد المستكشفين الذين ينتمون الى دول

---

(١) العقاد وقاسم، المصدر السابق، ص ١٨٧- ١٨٨.

(٢) اكد التصريح الفرنسي البريطاني لعام ١٨٦٢ على ضمان استقلال زنجبار. ولمعرفة نص التصريح انظر: العجيلي، المصدر السابق، ص١٥٩- ١٦٠؛

Hurwitz , J. C, Diplomacy in the near and Middle East a Documentary Record 1535-1914, vol.1, 3Ed, New York, octagon books, 1972, p p.168-169.

3- Chamberlain, op.cit., p.65

اوربية عديدة على شرق افريقيا مما قد يفتح المجال امام هذه الدول لادعاء حق التدخل بمجرد وقوع اي حوادث لأحد رعاياها، ووجود طوائف من المبشرين تعمل لصالح دول معينة كما هو معروف عن المبشرين الكاثونيك من أنهم يقدمون مصالح فرنسا وبلجيكا على الدول الاخرى، فضلا عن كشف النقاب عن المناطق المرتفعة في شرق افريقيا والتي يمكن اتخاذها مستعمرات استيطانية اوربية[1].

في هذه الاثناء ازدادت اطماع الدول الاوربية الكبرى في استكشاف افريقيا والتوغل فيها ولا سيما الجهود الالمانية المبذولة في شرق افريقيا، التي نظر اليها البريطانيون بعين الشك وعدم الارتياح[2]، مما اخاف كيرك من ان يؤدي هذا الامر الى اضعاف نفوذ السلطان في البر. وكان من الطبيعي أن يحرص كيرك كذلك ان تكون سلطة السلطان قائمة بلا معارضة على مسافة ما فيما وراء الساحل، الامر الذي يفسر لنا سبب مجيء ماثيوس في عام ١٨٨٠ الى الاراضي الافريقية مزودا بالتعليمات في اقامة مركز محصن على بعد مائة وعشرين ميلا تقريبا من ميناء بجامويو Bagamoyo. وكان كيرك يطمح باقامة خط من الحاميات المماثلة على طول الطريق التجاري الممتد حتى تابوره Tabora [3]

---

(١) العقاد وقاسم، المصدر السابق، ص١٥٢- ١٥٣.

(٢) البراوي، راشد، مستقبل كينيا واتحاد افريقية الشرقية، القاهرة، مكتبة النهضة المصرية، ١٩٦١، ص٢٥.

(٣) تابوره: تقع غرب وسط جمهورية تنزانيا الحالية في شرق افريقيا وفي وسط السهول يبلغ ارتفاعها قرابة ١٢٠٠م عن مستوى سطح البحر، وهي=

كوسيلة فعالة لبسط نفوذ السلطان في الداخل، الا ان كيرك لم يحصل على المعونة في هذا المشروع من جانب وزارة الخارجية البريطانية التي زودته بتعليمات مفادها تجنب توريط الحكومة البريطانية في اي سياسة تؤدي الى تحديد مدى امتداد اراضي السلطان في الداخل[1].

ومما لاشك فيه، فان تلك التطورات الجديدة التي شهدتها زنجبار ومناطق الداخل الافريقي حتمت على بريطانيا انتهاج سياسة جدية في مواجهة التوسع الالماني في المنطقة، وذلك للحفاظ على المكتسبات التي حصلت عليها وتأكيد وجودها الاقتصادي والسياسي في شرق افريقيا، وذلك من خلال ابرام الاتفاقيات سواء مع القوى المحلية في المنطقة، او مع الدول التي بدأت تتنازع معها، بهدف تقسيم مناطق النفوذ بينها.

=مركز لتجارة شرق وسط افريقيا قبل الحقبة الاستعمارية. وتعد تابوره حلقة الوصل التجارية بين الساحل وحوض الكونغو. ازدهرت هذه المدينة بعد انشاء خطوط السكك الحديدية وتطورت فيها الحياة الزراعية ومن ابرز منتجاتها الفول السوداني وزهرة عباد الشمس. انظر:

The New Encyclopedia Britannica, Vol.V1X, p.707.

(1) هولنجزوورث، المصدر السابق، ص١٨- ١٩.

التنافس الالماني- البريطاني وتقسيم مناطق النفوذ في شرق افريقيا

خلال الربع الاخير من القرن التاسع عشر شهدت منطقة شرق افريقيا اهتماما ملحوظا من الدول الاوربية الاخرى ولاسيما المانيا التي بدأت تتقدم للاشتراك في استعمار القارة الافريقية، و بدأت علاقاتها مع ساحل شرق افريقيا بشكل تجاري اعقبه نشاط كشفي[1]. ففي اربعينيات القرن التاسع عشر استطاع الالمان بناء بيوتات تجارية في زنجبار، وازداد نشاط الشركات الالمانية في زنجبار مثل هيرزواولاده Herz and Sons وبعد ذلك هانسنغ Hansing وازوالد Oswald [2]. ففي عام ١٨٤٤ رست في ميناء زنجبار سفينة المانية تابعة لشركة اوزوالد المؤسسة في هامبورغ[3]، وتدفق تجار هامبورغ الى افريقيا واستقروا في زنجبار وعلى امتداد السواحل المجاورة لها[4]. وفي عام ١٨٧٠ أصبحوا يسيطرون على

---

(١) عبده، المصدر السابق، ص١٢٤.

2- Chamberlain, op.cit. p.64.

(٣) العقاد وقاسم، المصدر السابق، ص١٨٣.

4- Sanderson, Edgar, Africa in the Nineteenth Century, 1ed, New York, Negro universities press, 1969, P.272.

أكثر من نصف صادرات زنجبار اي اكثر مرتين من صادرات البريطانيين[1]. وفي المجال الاستكشافي قام بعض المستكشفين الالمان مثل روشر Roscher وفون دير دكن Von der Decken باستكشاف مناطق في شرق افريقيا منذ أوائل عام ١٨٥٩. فقد قام دكن بنشاط كشفي في منطقة جبل كليمنجارو وساحل شرق افريقيا، وكتب يقول: ((ان زنجبار وساحلها يمكن ان تكون حقلا لنشاط الألمان))[2].

لكن المستشار الالماني أوتو فون بسمارك Otto Von Bismarck[3] كان يرى في تلك المرحلة فوائد قليلة في التوسع الاستعماري في سواحل شرق افريقيا[4]، وحتى عندما طلب سلطان زنجبار سيد برغش في عام ١٨٧٠ الحماية الألمانية، لم يكن

---

(1) Cornevin, op.cit, p.406.

(٢) مقتبس في: الجمل، المصدر السابق، ص ٣٩٨.

(٣) بسمارك (١ نيسان ١٨١٥- ٣٠ تموز ١٨٩٨): مؤسس الامبراطورية الالمانية واول مستشار فيها، وهو من عائلة بروسية نبيلة محافظة. درس القانون في جامعة غوتنجن Gottingen ثم في جامعة برلين. مارس العمل الدبلوماسي وفي عام ١٨٦٢ اصبح سفيرا لبلاده في فرنسا، وعمل مستشارا لبروسيا ثم المانيا(١٨٦٢- ١٨٩٠) تمكن خلالها توسيع رقعة بروسيا وتحقيق الوحدة الالمانية ووضع الاسس التي استندت عليها سياسة المانيا الخارجية حتى عام ١٩١٤. انظر:

II, P.46..The New Encyclopedia Britannica, Vol

(٤) لابد من الاشارة هنا بانه لم يتمكن احد من التجار الالمان ان يؤسس مصالح تجارية لبلاده في دواخل شرق افريقيا قبل عام ١٨٨٤. انظر:
Cornevin, op.cit, p.406.

بسمارك متحمساً للموافقة عليها. الا ان الرغبة في التوسع الاستعماري قد ازدادت في المانيا نفسها، ففي عام ١٨٧٣ تم تاسيس جمعية استكشاف افريقيا الاستوائية The Equatorial African Exploration Society [1]. وان الخطوة الأولى لغزو الاراضي في شرق افريقيا لصالح المانيا قد بدأت منذ أن تم تأسيس الجمعية الالمانية للاستعمار The German Colonization Society في برلين في ٢٨ آذار ١٨٨٤ بادارة مثلث مؤلف من صاحب املاك كبير هو باندلين Pandleen وفردريك لانج Fredrick Lunch ناشر صحيفة رانشو Ranshow والمستكشف الالماني كارل بيترز Carl Peters [2] الذي يعد أهم الشخصيات الثلاث [3]. واعلن بيترز صراحة ان غرض هذه الجمعية هو القيام بمشروعات استعمارية، وتعضيد مجهودات الهيئات الاخرى التي تعمل في هذا الاتجاه. واستمرت هذه الجمعية مدة ثلاثة اشهر تناقش موضوع

(1) Varma. s.n, and others, Tanganyika a background study, 1ed, New Delhi, Crescent printing works, 1961, p.14.

(٢) بيترز (١٨٦٢- ١٩١٧): ولد في هانوفر بالمانيا ودرس التاريخ والجيولوجيا في جامعات المانيا وكذلك في لندن ثم عاد الى المانيا للقيام بمشاريع استعمارية لبلاده. وفي مطلع عام ١٨٨٤ قاد حملته الاولى من زنجبار الى باغامويو . في الفترة ١٨٨٩ - ١٨٩٠ اصبح بيترز قائد لحملة انقاذ امين باشا، وفي السنوات مابين (١٨٩١- ١٨٩٣) عين بيترز المبعوث الامبراطوري الالماني لشرق افريقيا الالمانية. انظر:
op.cit,p.154. Weinthal

(٣) ويسلنغ، المصدر السابق، ص٢٣٧.

اختيار الجزء من افريقيا الذي تستطيع ان تنفذ فيه مشاريعها الاستعمارية، وفي ايلول من نفس العام استقر قرارها على استعمار جزء من الساحل الشرقي للقارة الواقع خلف دار السلام [1].

والملاحظ هنا ان نشاط المستكشفين والمبشرين هو الذي جلب انتباه الالمان الى اهمية ساحل شرق افريقيا والاقاليم الواقعة خلفه، فضلا عن تأثير الراي العام الالماني، فاصبحا يضغطان بقوة على الحكومة الالمانية لتدخل ميدان الاستعمار في افريقيا وضرورة ان تشارك دولتهم الدول الاوربية الكبرى الاخرى في هذا الاتجاه [2]. ومع ان الظروف الداخلية لالمانيا دفعت بسمارك الى طموحات استعمارية فان هذا لايعني ان الرأي العام وحده هو الذي فرض عليه هذه السياسة. فقد كان هناك ولاشك المان يرغبون في المستعمرات ويريدون ان تصبح المانيا امبراطورية وليس مجرد دولة قومية وكذلك مؤسسات تجارية في هامبورغ وبريمن ارادت سنداً استعمارياً لتجارتها في افريقيا [3].

يعد العام ١٨٨٤ نقطة تحول في تأريخ المصالح الالمانية في شرق افريقيا بوجه عام وسلطنة زنجبار بوجه خاص، حيث شهد هذا العام نشاطا المانيا محموما، تمثل اولاً بتعيين المانيا في تشرين الاول

---

(١) الجمل، المصدر السابق، ص٤١٥.

(٢) المصدرنفسه، ص ٤١٤.

(٣) تايلر، اي.جي.بي، الصراع على السيادة في اوربا ١٨٤٨- ١٩١٨، ترجمة: كاظم هاشم نعمة ويوئيل يوسف عزيز، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، جامعة الموصل، ١٩٨٠، ص٣٤٤.

مـن نفـس السـنـة جيرهـارد رولفـس Gerhard Rolfs (١٨٣٢-١٨٩٦) قنصلا عاما لها في زنجبار، وقد عرف هذا القنصل بميوله القوية للحصول على مستعمرات لبلاده في شرق افريقيا و لم يخف أسفه لوقوف المانيا مكتوفة الايدي أمام توسع بريطانيا في وسط افريقيا[1]. الامـر الـذي اثـار مخـاوف كـبيرة في بريطانيـا مـن ان تكون المانيا تطمع في فرض الحماية على زنجبار[2]. والثاني هـو النشاط الذي قام به المستكشف الالماني كارل بيترز. ففي تشرين الثـاني مـن نفـس السنة ذهـب بيترز الى شـرق افريقيـا لتحقيـق مكاسـب في تنجانيقـا، وعنـدما وصل الى مملكـة بوغنـدا وعـد ملكها موانغا Mwanga[3] بالحماية الالمانية[4]. وعلى الـرغم مـن تحذيره قبل ان يبدأ نشاطه بأنه لايحمل اي صفة رسميـة وعليـه ان لايتطلع الى موافقة او مسـاندة من حكومتـه، الا انـه تمكـن مـن توقيع عدد من الاتفاقيات مع رؤوساء القبائل الذين اقسموا بـانهم

---

(١) يحيى، المصدر السابق، ص١٧٠- ١٧١.

(2) Sanderson, op.cit, p.272.

(٣) موانغا (١٨٦٦- ١٩٠١/١٨٨٤- ١٨٩٧): ملك مملكـة بوغنـدا (اوغنـدا حاليا) وصل الى العرش وهو بسن الثامنة عشـرمن عمـره. وهو على النقيض من والده موتيسـا الاول فقد كان يرى في زيادة اعداد المسيحيين بين شعبه تهديداً لسلطته. فقام موانغا في عـام ١٨٨٥ بقتل ثلاثة شبان من الغانـدا اعتنقـوا المسـيحية. شـهدت سـنوات حكمـه حربـا اهليـة بـين الطوائـف الرئيسية في اوغندا اي بين الكاثوليك والبروتستانت والمسلمين.انظر:
The New Encyclopedia Britannica, Vol.VII, P. 143.

(4) Bartlett, Vernon, Struggle for Africa, 1ed, New York, Frederick A. Praeger, 1953, p.169.

مستقلين عن السلطان في زنجبار في المنطقة الهامة التي اصبحت تعرف بتنجانيقا[1].

وبعد رجوع بيترز الى ساحل زنجبار في ٢٩ كانون الاول ١٨٨٤، بدأت مجموعة المانية اخرى بالنزول على سواحل شرق أفريقيا، بقيادة كليمنس دينهارت Clemens Denhart للقيام برحلة مشابهة لما ماقام به بيترز. حيث وصلت الى سلطنة ويتوWitu التي تقع على ساحل شرق افريقيا عند مصب نهر تاناTana، على تخوم نفوذ سلطان زنجبار، وتمتد هذه المقاطعة مسافة عشرة اميال باتجاه الداخل، اما رئيسها فكان يدعى احمد سمبا Ahmed Simba والذي كان يبدي ميلاً واضحاً للدخول في الحماية الالمانية. وعندما التقى دينهارت باحمد سمبا، قرر برغش سلطان زنجبار القضاء عليه ومنعه من ابرام اي اتفاق مع الالمان، الامر الذي دفع سمبا للمطالبة بالحماية الالمانية. وفعلا استطاع الالمان في نيسان عام ١٨٨٥ عقد سلسلة من المعاهدات مع احمد سمبا حصلوا بموجبها على قطعة من الارض مساحتها حوالي ٣٠كم^{٢}، مقابل ذلك طالبهم احمد سمبا بانشاء حكومة وصاية المانية على سلطنة ويتو بأكملها. فوافقت المانيا على هذا الطلب في آب سنة ١٨٨٥، واجبرت سلطان زنجبار على الاعتراف بوصايتها على ويتو. لكن بسمارك كان يعلم ان مفتاح شرق افريقيا انما هو زنجبار وليس ويتو، وان هذا المفتاح في حوزة بريطانيا وليس في حوزة احمد

1- Chamberlain, op.cit. p.65.

سمبا[1].

وعلى اثر تلك التطورات، ابدى وزير الخارجية البريطاني اللورد غرانفل عدم ارتياحه مالم يتخذ الالمان نوايا جدية تجاه وحدة أراضي زنجبار ومصالح بريطانيا العظمى فيها [2]. ففي منتصف شهر كانون الثاني ١٨٨٥ طلب غرانفل من السير ادوارد ماليت Sir Edward Mallet، سفير بلاده في برلين، أن يبلغ المستشار الالماني بسمارك بأن سلاطين مسقط وزنجبار كانوا تحت النفوذ المباشر لبريطانيا وحكومة الهند، ثم أشار الى تحكيم كاننغ لعام ١٨٦١[3]، والى مجهودات البريطانيين للقضاء على تجارة العبيد وتسهيل المواصلات بفتح خط ملاحة بريطاني وشركة تلغراف، ثم الى وجود عدد من الهنود على سواحل شرق افريقيا، واعلن رغبته في تأييد استقلال السلطان وسيادته وأن تؤيده المانيا في ذلك

---

(١) ويسلنغ، المصدر السابق، ص ص٢٤١- ٢٤٢.

(2) Hobley, op.cit.pp.502-503.

(٣) بعد وفاة السيد سعيد سنة ١٨٥٦ خلفه السيد ماجد في حكم زنجبار وتوابعها في شرق افريقيا، بينما آلت عمان الى السيد ثويني، وكان سعيد هو من اوصى بهذا الاجراء قبل وفاته، غير ان ثويني نازع آخاه الحكم ورفض الاعتراف بولايته على زنجبار ومناطق افريقيا الشرقية وهدد بتنفيذ حملة ضده عام ١٨٦١ لولا تدخل نائب الملكة في الهند اللورد كاننغ الذي اتخذ قراره المعروف بـ ((قرار كاننغ)) الذي ادى الى تثبيت السيد ماجد سلطانا على زنجبار والمناطق الافريقية، بينما احتفظ ثويني بعمان، ومنذ ذلك التاريخ ظل كل من عرش زنجبار وعمان منفصلا عن الآخر. انظر: هولنجزوورث، المصدر السابق، ص١٣.

الاتجاه، وان تعترف بمركز بريطانيا الخاص في شرق افريقيا [1].

من جانب آخر، تمكنت الحكومة البريطانية الحصول من سلطان زنجبار على تصريح يتعهد فيه بعدم الدخول في حماية اي دولة أجنبية، وأنه لن يتنازل عن حقوقه في السيادة عن أي جزء من أراضيه دون موافقتها، وذلك بتاريخ ٦ كانون الاول ١٨٨٤، وجعل هذا التصريح ملزما له ولمن يخلفه[2]. ومن الجدير بالذكر هنا ان تأثير السلطان كان قويا في الاراضي الساحلية كما في منطقة البحيرات في رفت فاليRift Valley، الا انه ربما تم اضعاف ذلك التأثير بالتصدي لتجارة العبيد. بيد ان السلطان ظل يتمتع بسلطة قوية الى حد كبير في الاراضي الساحلية، ولكن عندما بدأ النشاط الالماني بالتوسع الاستعماري والذي اتجه نحو شرق افريقيا، طلبت الحكومة البريطانية من برغش أن يؤكد سلطته على الاراضي الداخلية وحضت رجال الاعمال البريطانيين أن يتمتعوا بتأثير اكبر في تلك المناطق، لكن ذلك لم يتحقق [3].

على الرغم من تحذير بسمارك لكارل بيترز بأن لايتوقع أي حماية من الحكومة الالمانية في مناطق نشاطه [4]، الا انه وبعد الانتهاء من جولته في شرق افريقيا، عاد بيترز الى برلين في ٥ شباط

---

(١) يحيى، المصدر السابق، ص١٧١.

(٢) حراز، المصدر السابق، ص ٦٢.

(٣) Roberts, J.M, The Short Oxford History of The World, 2Ed, New York, oxford university Press , 1996,p212.

(٤) Varma, op.cit. p.14.

١٨٨٥ حيث كان مؤتمر برلين منعقدا، ووضع وثائقه بيد وزارة الخارجية الالمانية موضحا ((ان هذه الاراضي يمكنها ان تشكل نواة هند المانية في افريقيا))، حيث استطاع أن يؤثر على سياسة وزارة الخارجية الالمانية التي طالبت في يوم ٢٧ شباط ١٨٨٥ بوضع جميع الاراضي التي حصل عليها بيترز تحت الحماية الالمانية[1]. وحتى بسمارك لم يكن يعارض في هذا الوقت ضم اراض جديدة لالمانيا، واتهم بريطانيا ووزير خارجيتها غرانفل بالعمل على معارضة النشاط الالماني في افريقيا، واستعان بسمارك بالرأي العام الالماني وأصدر مجموعة من الكتب البيضاء عن المحادثات الدبلوماسية والمفاوضات الخاصة بها وسمح للصحافة بمهاجمة شراهة البريطانيين وانانيتهم في الميدان الاستعماري[2].

أدى اصدار مرسوم الحماية الامبراطوري، الذي وقعه وليم الاول William I(١٧٩٧ - ١٨٨٨ /١٨٦١- ١٨٨٨) امبراطور المانيا في ٢٧ شباط ١٨٨٥، الى وضع المانيا في مقام الدول الاستعمارية التي تمارس سيطرة فعلية على المستعمرات[3]. وفي الثالث من آذار ١٨٨٥ ابلغ رولفس القنصل العام البريطاني في زنجبار كيرك نبأ اعلان الحماية الالمانية على مناطق في شرق افريقيا دون ان يحددها له،

(١) ويسلنغ، المصدر السابق، ص٢٣٩- ٢٤٠.

(٢) يحيى، المصدر السابق، ص١٧٥.

(٣) طنش، أحمد محمد، تنجانيقا والسياسة البريطانية في عهد الانتداب ١٩١٩- ١٩٤٥، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية، جامعة القادسية، ٢٠٠٤، ص١٢.

تلك المناطق التي علم بحدودها السلطان برغش في الخامس والعشرين من نيسان وهي تشكل جزءاً هاماً من اراضيه تقع قبالة جزيرة زنجبار نفسها. الامر الذي اثار السلطان، فاسرع بعد يومين بأرسال برقية لامبراطور المانيا يحتج فيها على أصدار المرسوم الالماني ويذكر بأن هذه المناطق تابعة له ويرفض الاعتراف للمشايخ والمندوبين الالمان بعقد اي اتفاقيات خاصة بها[1].

تعد تلك التطورات مؤشراً واضحاً على بداية حقبة تاريخية مهمة بالنسبة للمصالح البريطانية في شرق افريقيا، وهي مرحلة تقسيم مناطق النفوذ بينها وبين الدول الاوربية الاخرى. ففي الخامس والعشرين من مايس ١٨٨٥ عبر اللورد غرانفل عن عدم معارضة الحكومة البريطانية في استثمار المانيا لبعض الاجزاء التي حصلت عليها، لكن هناك مشروعا يقوم به بعض كبار الرأسماليين البريطانيين لاستعمار الجزء الواقع بين ساحل مومباسا وبحيرة فكتوريا التي تعد المصدر الرئيس لمنابع نهر النيل، وترغب بريطانيا في ربطها بالساحل بخط حديدي[2].

لم يكن امام السلطات البريطانية سوى الاعتراف بمصالح الدول الاوربية الاخرى، فهناك مناطق واسعة تم الاستحواذ عليها في افريقيا في منتصف ثمانينات القرن التاسع عشر، وسالزبوري نفسه علق على تلك الظاهرة بالقول: ((حينما غادرت وزارة

---

(١) يحيى، المصدر السابق، ص١٧٨.

(٢) الجمل، المصدر السابق، ص٤١٧.

الخارجية في ١٨٨٠ لا احد قد فكر في افريقيا، وحينما عدت في ١٨٨٥ كانت كل اوربا تتصارع حولها..وحينما ولت لحظة الرعب بدأ بعض الرجال يعودون الى إفكارهم السابقة بأن المستعمرات غالية وقيمة))[1]. اذ تمكنت الدول الاوربية من فرض السيطرة الفعلية على بعض المناطق الداخلية، وهناك نشاط واضح لرجال الجمعيات التبشيرية الفرنسية وآخر لجماعات الاستكشاف البلجيكية، فضلا عن ماقام به الالمان في مناطق شرق افريقيا[2].

ركزت الحكومتان البريطانية والالمانية على تحديد مناطق نفوذهما التي تم الاستيلاء عليها في افريقيا بشكل عام وفي شرق افريقيا بوجه خاص خلال انعقاد مؤتمر برلين (١٥ تشرين الثاني ١٨٨٤- ٢٦ شباط ١٨٨٥) الخاص بتقسيم افريقيا[3]. و كان على المؤتمر أن ينكب على مناقشة المسائل الآتية:

١- حرية التجارة في حوض و مصب نهر الكونغو.

٢- حرية الملاحة في نهري الكونغو والنيجر.

٣- تحديد المعاملات التي يجب مراعاتها خلال عمليات الاستعمار الجديد لسواحل افريقيا.

ان نقطة النقاش الاكثر اهمية في مؤتمر برلين كانت الثالثة في جدول الاعمال، وهي تلك الكفيلة بتنظيم المطالبات

(1) Chamberlain, op.cit, p.67.

(٢) طنش، تنجانيقا والسياسة البريطانية، ص ١٠

(3) Al-Soudani, S.H, The Nationalist Movement in Kenya in the 1950s and the Mau Mau Movement, Ph.D. Thesis, submitted to the Dept. of History, Faculty of Arts, University of Exeter, England,U.K., 1988, p.1.

الاستعمارية الجديدة على السواحل الافريقية[1].

تألفت مقررات مؤتمر برلين من (٣٨) مادة، كان أهمها اقرار سياسة الباب المفتوح في افريقيا، وأعطت المادة (٣٥) من مقررات المؤتمر للدول الأوربية وبخاصة المانيا الحرية الكاملة في جعل أي منطقة من افريقيا، ليست خاضعة لاحتلال فعلي، ساحلية كانت أم داخلية، بمثابة أرض ليس لها مالك، يجوز امتلاكها وضمها[2]. الا انه يمكن القول بان مؤتمر برلين هو الذي حدد دخول المانيا الرسمي الى الميدان الاستعماري[3].

ان السياسة الالمانية الاستعمارية الفعالة في شرق افريقيا دفعت بريطانيا اتخاذ موقف محدد من اجل حماية مصالحها واستمرار دعمها لسلطان زنجبار وايقاف المد الالماني[4]. ففي الثالث من حزيران ١٨٨٥ اتفق وزير خارجية بريطانيا غرانفل مع المستشار الالماني بسمارك على تشكيل لجنة دولية لتعيين حدود أملاك سلطنة زنجبار في القارة. وقد دعيت فرنسا للمشاركة في هذه اللجنة، التي عينت قنصلها في بيروت ممثلا لها في هذه اللجنة، اما المانيا فانها انتدبت هربرت شميدت **Herbert Schmidt** قنصلها العام في القاهرة ممثلا لها في هذه اللجنة، بينما اختارت بريطانيا هربرت كتشنر **Herbert Kitchener** (١٨٥٠- ١٩١٦) ممثلا

---

(١) ويسلنغ، المصدرالسابق، ص٢٠٠.

(٢) طنش، تنجانيقا والسياسة البريطانية، ص٨.

(3) Ingham, Kenneth, the Making of Modern Uganda, 1ed, London, Ruskin House, 1958, P.41.

(4) Ibid.

لها في هذه اللجنة[1].

بدأت اللجنة الدولية اعمالها في زنجبار في كانون الاول عام ١٨٨٥، وقررت بالاجماع ودون مناقشة ان جزيرتي زنجبار وبمبه وغيرهما من الجزر الصغيرة التي لاتبعد عنهما بمسافة تزيد على ١٠ أميال بحرية، انما تشكل اجزاء متكاملة من سلطنة زنجبار. وبعد جولات تفتيشية عدة، وتجوالها بكل موانيء شرق افريقيا، برزت مسائل خلافية تتعلق بمدى امتداد سلطة السلطان الفعلية على طول الساحل، كذلك حول امتداد هذه السلطة صوب الداخل، الامر الذي ادى الى بدء جولة جديدة من المفاوضات، ولكن هذه المرة في لندن، بعد ان تشكلت لجنة جديدة ضمت في عضويتها كراول Krauel مدير قسم المستعمرات بوزارة الخارجية الالمانية، والسير بيرسي اندرسون مدير قسم افريقيا بوزارة الخارجية البريطانية. وبدات المفاوضات بين الجانبين في تشرين الاول، و لم تستغرق اكثر من اسبوعين، انتهت بالتوقيع في ٢٦ تشرين الاول ١٨٨٦على الاتفاقية البريطانية- الالمانية[2].

---

(١) يحيى، المصدر السابق، ص١٩٣.

(٢) لم توقف الاتفاقية (التنافس البريطاني – الالماني) في شرق افريقيا عند الحدود التي وقع عليها الطرفان فقد استمر الصراع الدبلوماسي بين الطرفين. وفي صيف ١٨٨٨ بدات جولة اخرى من المحادثات بينهما هدفها الوصول الى تسوية مرضية لتقسيم المستعمرات، وفي الاول من تموز ١٨٩٠ تم التوقيع على معاهدة هيلغولاند Heligoland، حصلت بموجبها الحكومة البريطانية على اعتراف المانيا بحمايتها على سلطنة ويتو وساحل الصومال وزنجبار، والاكثر اهمية للنفوذ البريطاني حصولها على اوغندا والمنابع الاساسية لنهر النيل. في حين حصلت المانيا على جزيرة هيلغولاند=

نصت الاتفاقية على اعتراف الدولتين بسلطة سلطان زنجبار على الجزر وعلى الساحل الممتد من منجاني جنوبا حتى لامو بعمق ١٠ اميال في الداخل، وتأييد بريطانيا مطالب المانيا بتاجير كمرك دار السلام لشركة شرق افريقيا الالمانية فضلا عن تقسيم الساحل بين تانا وروفوما الى منطقتي نفوذ يفصلهما نهر اومبا، وتدخل المنطقة الجنوبية مع كليمنجارو وشاجا وتافيتا في دائرة النفوذ الالمانية. اما القسم الشمالي فيخص بريطانيا وهو قابل للامتداد حتى بحيرة فكتوريا[1].

فتحت الاتفاقية صفحة جديدة في العلاقات بين بريطانيا والمانيا، فقد اتضحت معالم مناطق النفوذ لكلا الطرفين، وبدأ كل طرف بدعم مطالب الطرف الآخر. وبموجب تلك الاتفاقية حثت السلطات البريطانية سلطان زنجبار على توثيق العلاقات الودية بينه وبين الشركة الالمانية، واجبرته على سحب جميع مطالبه في منطقة جبل كليمنجارو، واخيرا لم يكن امام السلطان اية بدائل سوى الموافقة في ١٢ كانون الاول ١٨٨٦على بنود الاتفاقية والتوقيع عليها[2]. اما المانيا فقد حصلت بموجب تلك الاتفاقية على اعتراف رسمي من بريطانيا بمنطقة نفوذها في الجزء

=في بحر الشمال. انظر:

Roberts, J.M, Europe1880-1945, 4ed, London, Longman Group Limited, 1974, pp.108-109; Al-Soudani, op.cit, pp.1-2.

(١) انظر ملحق رقم (١) خارطة توضح تقسيم مناطق النفوذ بين بريطانيا والمانيا وايطاليا بين(١٨٨٦- ١٨٩٠).

(2) Varma, op.cit, p.14.

الجنوبي من شرق افريقيا [1].

من جانب آخر، مهدت هذه الاتفاقية السبيل امام البريطانيين لتنفيذ سياستهم المتعلقة ببناء مصالحهم الاقتصادية والسياسية في منطقة النفوذ التي طالما عملوا للاستحواذ عليها، لاسيما تلك المنطقة الممتدة بين الساحل و منطقة البحيرات. اذ نجحت الدبلوماسية البريطانية في انقاذ جزء حيوي من الاقليم الداخلي من الوقوع بايدي الالمان. كذلك حصول بريطانيا على ميناء مومباسا Mombasa [2] كخطوة مضادة لاحتمال حصول فرنسا على قاعدة لها في مدغشقر، وحصول الالمان على قاعدة بحرية في

---

(١) حراز، المصدر السابق، ص٧٠.

(٢) مومباسا: عاصمة مقاطعة الساحل والميناء الرئيس لشرق افريقيا البريطانية (كينيا فيما بعد)، وهي عبارة عن مجموعة من الجزر المَرجانية تبلغ مساحتها قرابة ٢٥٩ كم٢. تم اكتشافها من قبل التجار العرب في القرن الحادي عشر الميلادي. زارها الرحالة العربي ابن بطوطة عام ١٣٣١، كما زارها المغامر البرتغالي فاسكودي غاما عام ١٤٩٨ حين اكتشف بانها مركز ستراتيجي مهم للتجارة. وبسبب موقعها الحيوي تنافس عليها العرب والفرس والبرتغاليين والعثمانيين حتى عام ١٨٤٠ بعد ان استولى عليها سلطان زنجبار. وفي عام ١٨٩٥ اصبحت مومباسا تحت الادارة البريطانية والنقطة التي سيبدا منها خط سكة حديد (مومباسا- بحيرة فكتوريا)، ليتم اختيارها بعد ذلك عاصمة لمحمية شرق افريقيا البريطانية حتى عام ١٩٠٧. انظر:

The New Encyclopedia Britannica, Vol.VI, p.985.

دار السلام[1].

ويعد ميناء ممباسا اهم المواقع التي حصلت عليها بريطانيا والذي ستبدأ منه تأسيس مصالحها. فقد كتب كتشنر تقريرا مفصلاً عن أهمية هذا الميناء من الناحية الآستراتيجية وربطه بقواعد بريطانيا الامبراطورية في الشرقين الادنى والاقصى، وطالب بضرورة حصول بريطانيا في مومباسا على نفس المزايا التي حصلت عليها المانيا في دار السلام، موضحا انها اصلح ميناء تبدأ منه السكة الحديدية باتجاه الداخل واوغندا، ولفتح وسط افريقيا للتجارة والنفوذ البريطانيين[2].

ان تحديد مناطق النفوذ بموجب اتفاقية تشرين الاول لعام ١٨٨٦ دفع التجار البريطانيين بمطالبة حكومتهم احياء مشروع ماكينون لعام ١٨٧٧. ففي٢٤ مايس من عام١٨٨٧ تم تأسيس شركة باسم جمعية شرق افريقيا البريطانية British East Africa Association بموجب الامتياز الذي منحه سلطان زنجبار السيد برغش للجمعية لادارة المناطق الساحلية شمال نهر اومبا ولمدة خمسين سنة، واصبح السير وليم ماكينون مديرها وروحها المحركة، بالاضافة الى ذلك منحت المناطق الساحلية جنوب نهر اومبا الى شركة شرق افريقيا الالمانية[3].

تضمن الامتياز اثنا عشر بنداً، وبموجبه منح سلطان زنجبار

---

(١) حراز، المصدر السابق، ص ٧٠.

(٢) يحيى، المصدر السابق، ص ٢٠٥- ٢٠٦.

(3) Hobley, op.cit, p.503.

جميع سلطاته التي يملكها الى الجمعية في المناطق المجاورة للساحل في مريام Miriam وكل مقاطعاتها وتوابعها من وانغا Wanga الى نهر كيبيني Kipini مشتملة على كل الادارة التي يمارسها ضمن مناطقهم والتي تدار بأسم جلالته وخاضعة إلى سلطته. واحتفظ لنفسه بادارة ممتلكاته في جزر زنجبار وبمبه ومقاطعاته جنوب وانغا وشمال كيبيني[1].

على الصعيد الاقتصادي منح سلطان زنجبار الجمعية او ممثيلها امتيازات وسلطات خاصة لتنظيم التجارة والملاحة في الانهار والبحيرات والسيطرة على مصائد الاسماك، وبناء الطرق وخطوط الترام وسكك الحديد وخطوط التلغراف، وكذلك السلطة في السيطرة على او منع استيراد السلع المصنعة او الاسلحة والاغذية من كل الانواع والمشروبات الكحولية او اية بضائع تكون بنظر الجمعية او ممثليها مخلة بالقانون والنظام والاخلاق، واستثمار الموانئ مع عقد انشاء كمارك لغرض استحصال الرسوم على السفن او البضائع التي تصل او تغادر تلك الموانئ ، وان تتخذ كافة الاجراءات لمنع التهريب. فضلا عن منح الجمعية حق التنقيب في المواقع ومناجم الرصاص والحديد والقصدير والذهب والفضة والاحجار الثمينة او اية معادن اخرى في اي جزء من مناطق جلالته يشمله هذا الامتياز. بالاضافة الى حق الجمعية او ممثليها انشاء

---

(1) The National Archives, Foreign Office, Africa.N.4 (1892), Papers Relating to The Mombasa Railway and Uganda, Enclosure 4 in No.1: Concession given by the Sultan of Zanzibar to the British East Africa Association, May 24, 1887, pp.3-4.

المصارف واصدار العملات النقدية في اي مكان ضمن مناطق النفوذ التي حددها الامتياز. وسياسيا منح الامتياز الجمعية او ممثليها سلطات ادارية واسعة تلك المتعلقة بتعيين المدراء لادارة اية منطقة بحوزة السلطان نيابة عنه، وسن القوانين وانشاء المحاكم وعقد الاتفاقيات مع الشيوخ المحليين[1]. وقد نجحت الجمعية خلال المدة من ٩- ٢٠ حزيران ١٨٨٧ من عقد احدى وعشرين معاهدة مع الزعماء المحليين، ركزت اغلب هذه المعاهدات على موافقة الزعماء الطوعية بوضع جميع اراضيهم ومواطنيهم تحت حماية الجمعية، ومنحها السلطة الكاملة في حكم وادارة جميع بلادهم، وان يرفع علم السلطان فوق اراضيهم كما كان في السابق والعمل سوية مع السلطان والجمعية[2].

على اية حال، فان مناطق هذا الامتياز التي عرفت فيما بعد بمحمية شرق افريقيا البريطانية (كينيا)، ومحمية اوغندا، اللتان اصبحتا تحت العلم البريطاني، هو ما شجع السلطات البريطانية على البحث عن الاسلوب الامثل لادارة تلك المناطق وتعزيز وجودها هناك، خاصة وان حكومة حزب المحافظين برئاسة اللورد سالزبوري (١٨٨٦- ١٨٩٢) كانت مترددة بالتدخل المباشر في النشاطات الاستعمارية في شرق افريقيا، التي من الممكن ان تفتح

---

(1) The National Archives, Foreign Office, Africa.N.4 (1892), Papers Relating to The Mombasa Railway and Uganda, Enclosure 4 in No.1. Concession given by the Sultan of Zanzibar to the British East Africa Association, May 24, 1887, pp.5-6.

(2) N.A, F.O: Africa.N.4 (1892), Papers Relating to The Mombasa Railway and Uganda, Enclosure 7 in No.1. Abstract of Treaties with Native Chiefs, pp.12-14.

الباب واسعا امام التنافس الدولي في منطقة البحيرات العظمى، وبدلا من ذلك كانت تعزز بشكل فعال سياسة ((بريطانيا الصغيرة))[1]. الامر الذي دفعها الى تعديل امتياز عام ١٨٨٧ وتمديد مدته، وتحويل الجمعية الى شركة تجارية مرخصة تأخذ على عاتقها ادارة مناطق النفوذ تستطيع من خلالها بريطانيا تحقيق اهدافها الاقتصادية والسياسية في شرق افريقيا.

(1) Amin, Mohamed, and others, Railway across the Equator " The Story of the East African Line", 1ed, London, The Bodley Head Ltd, 1986, p.31.

الفصل الثاني

شركة شرق افريقيا البريطانية الامبراطورية ودورها في ادارة مناطق النفوذ البريطانية ١٨٨٨-١٨٩٥

- تأسيس الشركة وبداية نشاطها في منطقة النفوذ البريطانية.
- دور الشركة في دعم استراتيجية السكك الحديد وولادة مشروع سكة حديد مومباسا - بحيرة فكتوريا.
- الموقف البريطاني بعد فشل الشركة وانسحابها من اوغندا.
- اعلان الحماية على اوغندا وشرق افريقيا البريطانية وتبني وزارة الخارجية البريطانية مشروع سكة الحديد.

تأسيس الشركة وبداية نشاطها في منطقة النفوذ البريطانية

قدمت الشركة التماساً الى الملكة فكتوريا Victoria(١٨١٩- ١٩٠١/١٨٣٧- ١٩٠١)[1] حددت بموجبه

(١) ولدت الكسندرينا فكتوريا Alexandrina Victoria في ٢٤ مايس ١٨١٩ بقصر كينسنغتون Kensington Palace في لندن، وفي ٢٠ حزيران ١٨٣٧اصبحت فكتوريا ملكة بريطانيا بعد وفاة عمها الملك وليم الرابع. تزوجت فكتوريا من الامير البرت في ١٠ شباط ١٨٤٠ ، وفي نيسان ١٨٧٦ اقر البرلمان البريطاني مشروع قانون الالقاب الملكية وقد اعلن الملكة فكتوريا امبراطورة للهند. كانت الملكة فكتوريا من الشخصيات المهمة التي تركت اثرا واضحا لا في تاريخ بريطانيا فحسب بل في تاريخ العالم اجمع فاطلقت تسمية العصر الفكتوري على الحقبة الزمنية التي حكمت فيها بريطانيا. توفيت الملكة فكتوريا في ٢٢ كانون الثاني ١٩٠١. للمزيد من التفاصيل حول حياة الملكة فكتوريا انظر:

الخيقاني، حيدر صبري شاكر، الملكة فكتوريا واثرها في السياسة البريطانية (١٨٣٧- ١٩٠١)، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الاداب، جامعة بغداد، ٢٠٠٩، ص١- ٦٤ ;The New Encyclopedia Britannica, Vol.X, P. 421.

اهـداف مؤسسـيها مـن الـذين انضـموا اليهـا[1] ويرغبـون ان يضـعوا موضع التنفيذ كل المنح والامتيازات والاتفاقيات والمعاهدات الـتي حصلوا عليها في المناطق الخاصة بالنفوذ البريطاني او في اي مكان آخر يسمح بالتجارة المشجعة في شرقي افريقيا. وان مدراء الشركة يعتقـدون انـه اذا وضـعت هـذه المـنح والامتيـازات والاتفاقيـات والمعاهدات موضـع التنفيـذ فـان ظـروف المواطنين المحليين الـذين يقطنون هذه المناطق سوف تتحسن ماديا ، وان المدنية سوف تتطور بتأسيس نظام يؤدي الى القضاء على تجارة العبيد في تلك المنـاطق الـتي سـتكون مفتوحـة للتجـارة الشـرعية لرعايـا بريطانيـا والامـم الاخرى لاسيما ، وان الشركة تمتلك الخط البحري الذي يتضـمن ميناء مومباسا والـذي سيكون مفيد لاغراض المصـالح التجارية الاخـرى لرعايـا بريطانيـا في المحيط الهنـدي. وقـد وجـدت الملكـة فكتوريا : ((ان نجاح هذه الشركة التي اسسـها هـؤلاء الملتمسـون ستتطور بشكل كبير اذا ما منحناهم امتيازا ملكيا كشـركة

---

(١) وهـم كـل مـن: السـير ولـيم مـاكينون Sir William Mackinnon (رئيسـا)، واللورد براسـي Lord Brassey (نائبا للـرئيس)، والجنـرال السير دونالد ستيوارت General Sir Donald Stewart ، والسير تومـاس فاول باكسـتون Sir Thomas Fowell Buxton الـذي كـان عضـوا في جمعية الكنيسة التبشيرية ، والسير جون كيرك Sir John Kirk ، وجورج سذرلاند مكنـزي George Sutherland Mackenzie تـاجر، وآخـرون ممن انضموا الى الشركة بدوافع وطنية اكثر منها مادية. انظر:
Hobley, op.cit, p.503.

بريطانية تحت هذا العنوان او اي عنوان آخر بصلاحيات مناسبة للغرض ومنفذة فعليا للاهداف المذكورة إعلاه))[1].

وبعد دراسة الالتماس المذكور وقناعة الملكة بان اهداف الملتمسين تستحق التشجيع وأن الشركة ستكون منتجة وقادرة على تحقيق الاهداف والفوائد المذكورة في الالتماس، باركت الملكة الالتماس ودعت الى مساندته. وفي الثالث من ايلول عام ١٨٨٨ منحت الملكة فكتوريا موافقتها على تأسيس شركة شرق افريقيا البريطانية الامبراطورية Imperial British East Africa Company [2]. وفي السابع من ايلول تم نشر الموافقة الملكية في جريدة لندن الرسمية[3] لتبدأ بذلك المرحلة الجديدة في تاريخ تأسيس المصالح البريطانية في شرق افريقيا ولاسيما في مناطق نفوذها التي تم تحديدها بموجب اتفاقية ٢٦ تشرين الاول لعام ١٨٨٦ بين بريطانيا والمانيا، وبذلك كسبت الشركة تحالف الحكومة البريطانية عن طريق قبول عرضها لادارة الاراضي المخصصة لبريطانيا[4].

خول الامتياز الشركة مجموعة واسعة من الصلاحيات التي

---

(1) N.A, F.O: Africa.N.4 (1892), Papers Relating to The Mombasa Railway Survey and Uganda , Enclosure5 in No.1.Charter to the Imperial British East Africa Company, September 3,1888,Victoria ,by the Grace of God , of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Queen, Defender of the Faith. p.7.

(2) Ibid.

(3) The London Gazette, No.25854, p. 5017, Friday, September 7, 1888.

(4) Ingham, op.cit, p.42.

تتيح لها الحرية الكاملة في ادارة منطقة النفوذ البريطانية الممتدة من ساحل ميناء مومباسا على المحيط الهندي حتى سواحل بحيرة فكتوريا. فالشركة ستكون مسؤولة عن تحقيق اهداف الحكومة البريطانية من خلال امتلاك فوائد المنح والامتيازات ونها كامل السلطة والصلاحية الضرورية في الحفاظ على النظام العام وتأمين حماية تلك المناطق والممتلكات[1]. ولكون تجارة العبيد من بين القضايا التي ركزت عليها الحكومة البريطانية ووصفتها بالتجارة غير الشرعية، فقد خولت الحكومة الشركة صلاحيات واسعة بهدف القضاء على هذه التجارة وعدم تشجيعها وابطال اي نظام لتجارة العبيد او العبودية المحلية بشكل تدريجي في المقاطعات التي ستكون الشركة مسؤولة عن ادارتها. ومن اجل زيادة فعالية ابطال تلك التجارة، فان الشركة اصبح لها السلطة في فرض الضرائب على القوافل والحمالين والبضائع التي تحتوي على مواد مصنعة او بضائع اخرى تمر عبر مناطق امتياز الشركة شريطة ان لاتتعارض هذه الضرائب مع الاتفاقيات المعقودة بين بريطانيا وزنجبار[2].

لم تقتصر صلاحيات الشركة على محاربة التجارة غير المشروعة، بل خولها الامتياز صلاحية تنظيم التجارة المشروعة،

---

(1) N.A, F.O: Africa.N.4 (1892) Papers Relating to The Mombasa Railway Survey and Uganda, Enclosure5 in No.1.Charter to the Imperial British East Africa Company, September 3,1888 , p.8.

(2) N.A, F.O: Africa.N.4 (1892) Papers Relating to The Mombasa Railway Survey and Uganda, Enclosure5 in No.1.Charter to the Imperial British East Africa Company, September 3,1888 , p. 9.

ووضـع الاسـس الصـحيحة للنظـام الاقتصـادي السـائد في سـلطنة زنجبار والمنـاطق الداخليـة المجـاورة لهـا وعـدم المسـاس بهيكلـه الاقتصادي. ويعد العاج من ابرز السلع التي تصدرها سلطنة زنجبار الى الخارج. ومن أجل تنظيم صيد الفيلة والحفاظ عليها في المناطق الداخلية، فان الشـركة أصبح لها الحق في فرض الضريبة على عملية صيد الفيلة ومنح الرخص التي تخول عملية تصدير انيابها او عاجها، فضلا عن تشجيع الشركة على زراعة الغابات واستصلاح وتطوير وتهيئة الاراضي الزراعية، وان تساعد وتشجع الهجرة لها وان تمنح الاراضي للمستوطنين الجدد عن طريق الاستثمار، وانشاء البنوك والشركات التي تشرف على النشاط الاستثماري للافراد القادرين على تأسيس الشركات او الجمعيات وان تمدهم بالاموال كمنح او قروض تستطيع من خلالها الشركة تحقيق اهدافها باحلال التجارة المشروعة. وتشكل عملية البحث عن الموارد الاولية والوصول الى الاسواق دافعا من ابرز الدوافع التي جاءت من اجلها بريطانيا الى افريقيا، وتأمين طرق المواصلات بين الساحل وبحيرة فكتوريا بوصفها الوسيلة التي تؤمن للحكومة البريطانية سرعة وصولها الى مناطق النفوذ وربطها مع بعضها البعض. لذلك خولت الشـركة صلاحية انشاء الطرق وصيانتها ومد سكك الحديد وخطوط التلغراف والقيام باعمال الحفر والتنقيب والحصول على امتيازات المناجم[1].

وبالرغم من ان الشركة لم يخصص لها المبلغ الكافي الا انها بدات بمبلغ ٢٤٠ الف باون، حاولت من خلاله وضع خطط للتنمية

---

(1) N.A, F.O: Africa.N.4 (1892) Papers Relating to The Mombasa Railway Survey and Uganda, Enclosure5 in No.1.Charter to the Imperial British East Africa Company, September 3,1888 , p. 9.

وتطوير شرق افريقيا البريطانية[1]. وتعد الاتصالات والنقل من ابرز المهام الرئيسة التي واجهت الشركة في مستهل نشاطها. لذلك اولت اهتمامها بمرتفعات كينيا، التي تقع ضمن منطقة شرق افريقيا البريطانية بشكل رئيس، كمنطقة تتمكن من خلالها انشاء خطوط للاتصالات من قاعدتها في مومباسا الى هدفها الرئيس في منطقة البحيرات العظمى. حيث اتخذ مسؤوليها الطرق التجارية الموجودة والتي تمتد عبر تلال مشاكوس Machakos على طول الطريق الرئيسي الذي يسلكه تجار السواحليه وقبيلة الكامبا Kamba[2] والمستكشفين البريطانيين (امثال جوزيف تومسن في عام ١٨٨٣). ولتحقيق هذا الهدف الاساسي بدأت الشركة في مطلع كانون الثاني ١٨٨٩ اولى خطواتها على الارض لتسلم مسؤولية الادارة هناك، عندما قام لوغارد وهو احد مدراء الشركة برحلة استطلاعية الهدف منها اكتشاف طريق الى الداخل عبر نهر ساباكي Sabaki river، لكي يتجنب الصعوبات الجمة التي

---

(1) Bennett, Norman R., Africa and Europe "from Roman Times to National Independence" 2Ed, New York, Africana Publishing Co.1984, p. 119.

(٢) الكامبا: احدى ابرز القبائل التي تعيش في شرق افريقيا البريطانية (كينيا فيما بعد). وتقع مناطق سكناهم شرق نايروبي، ويتكلمون لغة البانتو. تمارس قبيلة الكامبا نشاطا زراعيا وتجاريا، وعمل العديد منهم تجاراً وسطاء مابين منطقة ساحل شرق افريقيا ومرتفعات كينيا، وحاولوا منع التجار العرب من التعامل مع قبائل الكيكويو والماساي. وخلال الحقبة الاستعمارية ترك معظم سكان الكامبا نشاطهم الزراعي وتوجهوا للعمل في المدن. انظر:

African Encyclopedia, p.285.

يتميز بها الطريق المباشر الى الداخل عبر صحراء تارو Taru[1].

وفي المدة ١٦- ٢٨ آذار التي قضاها لوغارد في مشاكوس، تعرف على عدد من السكان وحثهم على العمل مع الشركة كحمالين بين مشاكوس والساحل[2]. ثم ارسلت الشركة بعد ذلك احد ابرز وكلائها فريدريك جاكسون Fredrick Jackson بمهمة استكشاف الاراضي الواقعة تحت سيطرته[3]، حيث قطع عهداً على نفسه بخدمة مصلحة الحكومة البريطانية والشركة معا [4].

واول عمل قام به جاكسون هو تأسيس مقر للشركة في مشاكوس تم انجازه اواخر عام ١٨٨٩، و يعد من المراكز الرئيسة للشركة وقاعدة اساسية لتقديم الامدادات لقوافلها، ومحطة داجورتي Dagoretti في ١٨٩٠، و تأسيس المركز الثالث للشركة في فورت سمث Smith Fort في كيكويولاند Kikuyuland[5] عام ١٨٩١، وذلك لحاجة الشركة الماسة لاستخدام هذه المراكز للبدء بنشاطها السياسي والانساني و التجاري من جهة[6]، وتكون خطوط دفاعية محصنة لمواجهة هجمات القبائل المعادية لها من جهة ثانية [7]. واكد لوغارد

---

(1) Perham, Margery. (Ed), The Diaries of Lord Lugard, Vol.1, Evanston, Northwestern University Press, 1959, p.39.

(2) Perham, op.cit, Vol.1, p.147.

(3) Ingham, op.cit, p.42.

(4) Bartlett, op.cit, p.169.

(٥) كيكويولاند: نسبة الى قبائل الكيكويو التي تقطن هذه المنطقة.

(6) Munro , J. Forbes ,Colonial Rule and The Kamba Social Change in The Kenya Highlands 1889-1939, London , Oxford University Press,1975,p.32.

(7) Tignor , Robert L.,The Colonial Transformation of Kenya " The Kamba , Kikuyu, And Maasai from 1900 to 1939" , New Jersey ,Princeton University Press,1976,p.18.

في يومياته ان الشركة قد انجزت خمسة خطوط دفاعية في شرق افريقيا البريطانية الاول كان في مشاكوس(1).

ومنذ وقت مبكر من وصول قوافل الشركة الى تلال مشاكوس بدات بالعمل على توطيد علاقاتها مع زعماء القبائل والتجار البارزين وذلك لحاجتها الماسة الى الامدادات الغذائية والوسطاء والايدي العاملة والمتعاونين في الوقوف بوجه تجارة العبيد. ففي ٤ آب ١٨٨٩ عقدت الشركة اتفاقية مع احد التجار الوسطاء ويدعى مبولي مثامبوي Mboli Mathamboy والذي يعيش في الطرف الجنوبي الشرقي من منطقة تلال افاتي Ivati، وعين مثامبوي بموجب هذه الاتفاقية رئيساً لافاتي ووضع نفسه وجميع السكان والاراضي العائدة له تحت حماية وحكم الشركة البريطانية، وتنازل الى الشركة عن حقوقه السيادية بعد ان رفع علم الشركة على اراضيه. وحصلت الشركة بموجب الاتفاقية على غطاء قانوني لادعاءها بالسيادة على منطقة غير محددة من تلال مشاكوس. وعلى اية حال، فان حاجة الشركة الى خدمات بعض السكان المحليين في توفير الطعام والامدادات الغذائية الاخرى، ساهمت في تطور هذه الوظيفة التي اصبحت مصدرا اقتصاديا لبعض الوسطاء وادت الى تحسين اوضاعهم التجارية والسياسية بعد تخلي الشركة عن التعامل مع تجار السواحيليه. ومما زاد من متانة علاقة الشركة مع القبائل هو تأسيس قاعدة دائمة لها في مشاكوس لتصبح القوة السياسية الاقوى في

(1) Perham, op.cit, vol.1, p.147.

المنطقة[1].

في مطلع شباط عام ١٨٩٢ تولى جون انسوورث John Ainsworth تنظيم الادارة في مشاكوس، وخلال مدة عمله التي استمرت سبع سنوات عمل على وضع أساس الحكم البريطاني في تلك الناحية. وكانت المهمة الاولى التي اوكلها لنفسه هي اجراء المناقشات مع كبار السن البارزين وتقديم الهدايا لهم وتقديم الوعود لهم بتشغيل العامة من ابنائهم في اعمال البناء في المحطة التي بدأ بتحويلها الى حصن قوي. وكان الهدف من هذه السياسة التي قام بها انسوورث هو اعادة تحسين صورة الشركة امام القبائل التي تضررت من سياسة المدير السابق لمحطة مشاكوس جورج ليث George Leith (١٨٩٠- ١٨٩٢)، وما رافقها من مقاطعة السكان والزعماء البارزين في المنطقة التعامل مع الشركة لاسيما في تقديم امدادات الطعام، وشن الهجمات المسلحة على الشركة. نجح انسوورث في اقناع سكان المناطق بتقديم المساعدات والهبات للشركة من القمح والمواد الغذائية الاخرى، فقد قدمت قبيلة الكامبا خلال عام ١٨٩٣ اكثر من ٢٠ الف طن من الحنطة، لاسيما وان تلك القبيلة ادركت ان قوة الشركة العسكرية يمكن ان تتحول الى سلطة قانونية لحمايتها من غارات القبائل الاخرى او من تجار العبيد[2].

من جانب آخر، فان التنافس الالماني - البريطاني في شرق

---

(1) Munro, Colonial Rule and The Kamba, pp.34-35.
(2) Ibid, pp.36-38.

افريقيا لم يتوقف. فقد تمكن كارل بيترز من الوصول الى ويتو في حزيران ١٨٨٩ وقاد حملته المسلحة المكونة من ١٠٠ من الجنود الصوماليين خارقا الحصار البحري متوغلا سرا عبر نهر تانا ورفت فالي، وتمكن من حرق المواقع الحكومية وقتل بعض الناس المحليين الذين امتنعوا عن تقديم الدعم لحملته، وكان الهدف من تلك الحملة هو التوجه الى بوغندا التي وصلها في ٢٤ شباط ١٨٩٠ قاطعا مسافة ٧٠٠ ميل ليعقد مع ملكها موانغا اتفاقية الحماية الالمانية التي ادت الى حصر المجال البريطاني بين محميتين المانيتين ويتو وبوغندا[1]. الا ان توقيع اتفاقية هيلغولاند في الاول من تموز عام ١٨٩٠ بين بريطانيا والمانيا حسم التنافس بين الطرفين على اوغندا. ونتج عنها اعلان الحماية البريطانية على زنجبار[2]. فضلا عن انها ادت الى فشل مساعي بيترز في فرض الحماية على اوغندا التي اصبحت بموجب هذه الاتفاقية جزءاً من مناطق النفوذ البريطانية، وقد وصف بيترز بمرارة هذه الاتفاقية بالقول : ((سلطنتين في افريقيا استبدلتا بحوض سباحة في بحر الشمال))[3].

ومما لاشك فيه، لم تضع هذه الاتفاقية حدا للتنافس على اوغندا بل انها فتحت الابواب لبداية مرحلة من النشاط الواسع الذي يجب ان تقوم به الحكومة البريطانية التي عملت كل ما بوسعها خلال مرحلة المفاوضات ورسم الحدود على الخرائط في

---

(1) Amin, op.cit, p.30.

(٢) هولنجزوورث، المصدر السابق، ص٥١.

(3) Amin, op.cit, p.30.

افريقيا[1]. اذ بدأ عبئ العمل الحقيقي من خلال توسيع مسؤوليات وحقوق وامتيازات شركة شرق افريقيا البريطانية الامبراطورية لتمتد الى المنطقة البريطانية الحديثة، حيث قامت الشركة بتكليف النقيب لوغارد ليكون وكيلا لها في مملكة بوغندا [2]. فوصل الى هناك في ٦ كانون الاول عام ١٨٩٠ بحيث حقق لوغارد اتصاله الاول مع المنطقة التي ستصبح تحت حماية الشركة[3]. وبذلك تكون الشركة قد نجحت في ان تضم الى بريطانيا مناطق نفوذ واسعة تعد من افضل اراضي شرق افريقيا كان في مقدمتها اوغندا[4].

لم تكن بوغندا Buganda [5] او لؤلؤة افريقيا كثيرة الخيرات

---

(١) ويسلنغ، المصدر السابق، ص٢٧١.

(2) Ingham, op.cit, p.43.

(3) Perham, op.cit, Vol.1, p.389.

(٤) تتكون اوغندا من اربعة ممالك هي بونيورو، تورو، انكول، وبوغندا التي تعد اكبر تلك الممالك. للمزيد من التفاصيل. انظر:

جنتر، جون، داخل افريقيا، ج٢، ترجمة: حسن خليفة، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، لا. ت، ص٣٨٩.

(٥) بوغندا: وهي مملكة شعب الغاندا، واصبحت من الممالك القوية في دواخل شرق افريقيا منذ القرن السابع عشر ولديها حكومة مركزية تحت قيادة ملك او الكاباكا او من يقوم هو بتعيينهم. وخلال القرن التاسع عشر توسعت مملكة بوغندا لتمتد سلطتها على اجزاء واسعة من بونيورو، وبدات بفرض الضرائب على الممالك المجاورة من وقت لآخر. في سبعينيات القرن التاسع عشر وصلت طلائع التجار والمبشرين الاوربيين الى مملكة بوغندا وقاموا بتاسيس مناطق نفوذ لدولهم خلال الحقبة الاستعمارية. انظر:

African Encyclopedia, op.cit, p.221

اذا ما قورنت بممالك اخرى في افريقيا الشرقية فحسب، بل كانت متحضرة كذلك، اذ بلغت بوغندا درجة متقدمة من ناحية التنظيم السياسي على راسه الكاباكا (الملك)، ولوكيكوLukiko (المجلس الوطني)[1] الذي يخضع له حوالي مليون وثلاثمائة الف نسمة، ورئيس وزراء يسمى كاتيكيرو Katikiro[2]. وكان الكاباكا يتمتع بسلطة مطلقة على رعاياه، بينما كانت البلاد مقسمة الى عدد من الاقاليم، يتولى الحكم في كل منها ملك[3].

ومنذ اواخر السبعينيات من القرن التاسع عشر انتشرت البروتستانتية والكاثوليكية في بوغندا، فقد انقسم المتنصرون الباغندا الى جماعتين او طائفتين متعاديتين هما طائفة البروتستانت الموالية لبريطانيا وطائفة الكاثوليك الموالية لفرنسا، فضلا عن وجود المسلمين في مملكة بونيوروBunyoro' وكان التنافس بين

---

(١) المجلس الوطني (لوكيكو) يتكون من رئيس الوزراء، ووزيرا العدل والمالية، ورؤساء المراكز الفرعية (السازا) البالغ عددهم عشرون عضواً، وستون عضوا من الاعيان بواقع ثلاثة عن كل مركز، وستة اعضاء من كبار الشخصيات. يبلغ عدد اعضاء المجلس ٨٩ عضواً، يتم تعيينهم من قبل الكاباكا. وبعد توقيع اتفاقية اوغندا لعام ١٩٠٠ بين السير هاري جونستن والكاباكا داودي شوا (١٨٩٧- ١٩٣٩)، راى جونستن ان يستمر الكاباكا في الحكم بمساعدة المجلس الوطني على ان يوافق المندوب البريطاني على قرارات المجلس لتصبح نافذة. للمزيد من التفصيل انظر: يونس، المصدر السابق، ص ص ١٢٤- ١٢٨.

(٢) المصدر نفسه، ص١١٧.

(٣) حراز، المصدر السابق، ص ص٨٣- ٨٥.

الطوائف على زعامة بوغندا ابرز مايميز تلك المرحلة. ولكن ما ان وضعت الشركة يدها على اوغندا حتى رجحت كفة طائفة البروتستانت بحيث وقفت الشركة ضد المسلمين ومن بعدهم الكاثوليك لتطهير البلد من هاتين الطائفتين[1].

على الرغم من ان الشركة كانت مسؤولة عن ادارة مناطق النفوذ البريطانية في شرق افريقيا، الا ان وزارة الخارجية البريطانية اوكلت الى قنصلها العام في زنجبار السير جيرالد هربرت بورتال Sir Gerald H. Portal[2] ومساعديه من الضباط الاستشاريين

(١) طوسون، عمر، تاريخ مديرية خط الاستواء المصرية من فتحها الى ضياعها ١٨٦٩- ١٨٨٩، ج٣، الاسكندرية، مطبعة العدل، ١٩٣٧، ص ٢٩٨- ٢٩٩.

(٢) بورتال (١٣ آذار ١٨٥٨- ٢٥ حزيران ١٨٩٤): دبلوماسي بريطاني تلقى تعليمه في ايتون Eton، دخل في الخدمة الدبلوماسية في ١٢ تموز ١٨٧٩. في حزيران ١٨٨٢ حصل بورتال على فرصة جيدة في العمل الدبلوماسي مع القنصل العام البريطاني في القاهرة اثناء المرحلة الحرجة من تاريخ العلاقات البريطانية مع مصر. واصبح احد الدبلوماسيين المفضلين عند السير ايفلين بيرنغ (لورد كرومر فيما بعد)، وفي نيسان عام ١٨٨٤ اصبح السكرتير الثالث في القنصلية البريطانية بالقاهرة. من ٣٠ نيسان الى ١٤ تشرين الثاني ١٨٨٩ شغل منصب القنصل العام في زنجبار. ابرز مايميز نشاط بورتال الدبلوماسي هو بعثته الى اوغندا في ١٠ كانون الاول ١٨٩٢. انظر:

The Dictionary of National Biography, From the Earliest Times to 1900, Vol.XVI, London, Oxford University Press, 1917, pp.166-167.

مهمة تسهيل وانجاز الاهداف التي تطمح لتحقيقها الحكومة البريطانية في شرق افريقيا. وحددت وزارة الخارجية بشكل واضح آلية ادارة الشركة والقنصل العام وكل حسب صلاحياته ومنطقة نفوذه التي يتحرك خلالها، بعد تحديد مناطق النفوذ البريطاني في الفقرة الاولى من الاتفاقية البريطانية – الالمانية في ١ تموز ١٨٩٠، والاتفاقية الايطالية – البريطانية في ٢١ آذار١٨٩١ [1].

ومن خلال هاتين الاتفاقيتين ظهرت ثلاث اقسام متميزة للمنطقة البريطانية، الاولى مناطق نفوذ سلطان زنجبار التي أجرت للشركة وتديرها حسب بنود امتياز ٣ ايلول ١٨٨٨، والثانية تتضمن منطقة تديرها الشركة تحت الهبات والاتفاقيات والمعاهدات وفقا للفقرة الاولى والثانية من الامتيازالذي خول الشركة توسيع منطقتها من وقت لآخر بشرط ان يكون هذا التوسع خاضع لمصادقة وزير الخارجية، ووفق شروط البند الثالث الذي نصح بان تكون كل المعونات والاتفاقيات والمعاهدات الاضافية التي يقوم بها وكلاء الشركة تحت اشراف القنصل العام وتوجه منه الى وزارة الخارجية. اما القسم الثالث فيضم كل

---

(١) نصت الاتفاقية على تحديد مناطق النفوذ بين ايطاليا وبريطانيا من النيل الازرق حتى سواحل البحر الاحمر واعترفت لايطاليا بنفوذها على المناطق الواقعة الى الشرق من هذا الخط مقابل الاعتراف بالاراضي الواقعة الى الجنوب والى الغرب والى الشمال كمنطقة نفوذ بريطانية. لمعرفة تفاصيل اكثر حول تلك الاتفاقية انظر:

يحيى، المصدر السابق، ص ٢٧١- ٢٧٥.

المقاطعات التي لاتدخل في القسمين الاوليين وهذا خاضع للمسؤوليات التي تتناسب مع توسع مسؤوليات ادارة الشركة، وفي هذا القسم اعطت وزارة الخارجية للقنصل العام الحرية عند الضرورة بعقد الاتفاقيات مع الشيوخ المحليين نيابة عن جلالة الملكة لربطهم باتفاقيات الحماية البريطانية وعدم القيام باي ترتيبات مع الرعايا البريطانيين او الاجانب دون موافقة حكومة الملكة او ممثل جلالتها. ويجب ان يسعى القنصل الى حل الخلافات التي قد تنشأ بين الشيوخ المحليين والقبائل وان قراراته ستكون خاضعة لمصادقة وزير الخارجية، وان يعتني بنصح وتشجيع وكلاء الشركة باتخاذ الاجراءات المناسبة لابطال تجارة العبيد. وفيما يتعلق بالالتزامات الدولية الزمت وزارة الخارجية قنصلها العام في زنجبار التقيد بالاتفاقيات المعقودة مع الدول الاوربية. ومرسوم برلين[1] ومرسوم بروكسل[2]، ومراقبة التنفيذ الدقيق من لتلك الالتزامات في المناطق التي تقع تحت ادارتها. اما خارج مناطق نفوذ الشركة فان القنصل العام له الاستقلالية كلما سمحت له الفرصة بان يجعل النفوذ البريطاني ماثلا امام المحليين والحفاظ

---

(١) وهو المرسوم الذي صدر عن مؤتمر برلين (١٥ تشرين الثاني١٨٨٤ - ٢٦ شباط ١٨٨٥) والخاص بتقسيم افريقيا بين الدول الاوربية ومنها منطقة النفوذ البريطاني. انظر:
The New Encyclopedia Britannica, Vol.1, pp.1005-1006.

(٢) وهو المرسوم الذي صدر عن مؤتمر بروكسل في الاول من تموز ١٨٩٠ الخاص بابطال تجارة العبيد في افريقيا وتحديد مناطق النفوذ التي تمارس فيها بريطانيا نشاطها الخاص بالقضاء على تلك التجارة. انظر:
Amin, op.cit, p.32.

على السلام والنظام وتطوير التجارة المشروعة وضمان حرية تحرك التجار والمسافرين دون التدخل بعمل الحكومات المحلية من اجل تمهيد الطريق لاضفاء فوائد الحضارة على المحليين والتي يجب ان تتزامن، مع اخماد تجارة العبيد ، في ارتفاع الثروة لدى السكان المحليين. وختمت وزارة الخارجية توجيهاتها للقنصل العام بان يتعاون مع مدير الشركة في مومباسا السير ارنست بيركلي Ernest Sir Berkeley، وان لايتخذ اي اجراء حيوي دون مشاورة مدير الشركة. واكدت وزارة الخارجية بان تلك الصلاحيات لا تنطبق على مناطق نفوذ سلطان زنجبار حيث تكون الادارة هناك محكومة بالاتفاقيات المعقودة بين الحكومة البريطانية وسلطان زنجبار[1].

على اية حال فان اوغندا قد تم غزوها من قبل المبشرين الكاثوليك الفرنسيين بزعامة الكاردينال لافيجيري Lavigerie, Charles Allemand [2] الذين كانوا قد تجاهلوا الغرض الديني

---

(1) N.A, F.O: Africa.N.4 (1892), Papers Relating to The Mombasa Railway Survey and Uganda , Letter from The Marquis of Salisbury to M. Portal, Foreign Office , March 22, 1892.p.2.

(٢) لافيجيري (٣١ تشرين الاول ١٨٢٥ — ٢٥ تشرين الثاني ١٨٩٢): كاردينال ورئيس اساقفة فرنسي، كان يطمح الى تاسيس جمعية تبشيرية افريقية لتحويل افريقيا الى المسيحية. وفي عام ١٨٦٧ اختير رئيساً لاساقفة الجزائر وبدعم من امبراطور فرنسا نابليون الثالث نجح لافيجيري في استمالة الحكومة المحلية المعارضة للتبشير بين المسلمين في الجزائر وانشأ ملاجئ للايتام في بعض القرى. في عام ١٨٦٨ اسس جمعية الآباء البيض للعمل في شمال الجزائر وشجع الجمعية بايصال تبشيرها الى افريقيا الاستوائية. في عام ١٨٨٢ رشحه البابا ليو الثالث عشر ليصبح كاردينالا ، وفي عام ١٨٨٤ اصبح كبير اساقفة افريقيا. قضى لافيجيري سنواته الاخيرة بالعمل مع=

وانشغلوا بالتوترات الجدية مع الكاباكا موتيسا الاول Mutesa I[1] الذي شعر بالاستياء ازاء ماقام به المبشرون ضد اقرانهم البروتستانت البريطانيين الذين وصلوا ألى اوغندا عبر طريق تومسن[2]. الاّ انّ المبشرين الفرنسيين، الذين تمكنوا من السيطرة على الكاباكا موانغا الذي خلف اباه في حكم بوغندا، عملوا على منع البلد من ان يصبح محمية بريطانية ((ان لم تكن فرنسية)) او جعلها محمية المانية. فضلا عن منعها ان تقع في احضان المسلمين، الامر الذي اجبر الشركة البريطانية على التدخل رغم انها لم تكن تمتلك الامكانيات المالية الكافية لادارة امبراطورية واسعة مثل تلك[3].

على الصعيد السياسي عقدت الشركة العديد من اتفاقيات الحماية والاتفاقيات التجارية مع الزعماء المحليين في المناطق الداخلية التابعة للنفوذ البريطاني. وتولى هذه المهمة الضابط الشاب

---

*جمعية مناهضة العبودية التي نشطت في وسط افريقيا.

انظر:

The New Encyclopedia Britannica, Vol.VI,pp.86-87.

(١) موتيسا الاول (١٨٣٨- ١٨٥٧/١٨٨٤- ١٨٨٤): وهو كاباكا او ملك مملكة بوغندا. للمزيد من التفاصيل حول حياته.

انظر:

The New Encyclopedia Britannica, Vol.VII,P.139.

(٢) وهو الطريق الممتد بين زنجبار وبحيرة فكتوريا والذي اكتشفه المستكشف الاسكتلندي جوزيف تومسن خلال رحلته التي قام بها عام ١٨٨٢ وانتهت عام ١٨٨٤ ولاجل ذلك سمي الطريق باسمه. انظر:

The New Encyclopedia Britannica, Vol.IX, p.966.

(3) Johnston, op.cit.p.238.

الذي اشتهر فيما بعد باللورد لوغارد والذي تعامل مع اوضاع اوغندا بمزيج من القوة والكياسة واعاد تأكيد السلطة البريطانية فيها[1].

ومن بين ابرز هذه الاتفاقيات تلك التي عقدها وكيل الشركة لوغارد مع موانغا ملك بوغندا في ٢٦ كانون الأول عام ١٨٩٠ التي منحت بموجبها الشركة الحماية على مملكة بوغندا بكل الوسائل التي تستطيع من خلالها ضمان السلام والرخاء وتعزيز المدنية والتجارة وادخال نظام الادارة في اوغندا. ومقابل ذلك وافق موانغا على الاعتراف بسلطة الشركة على مملكته وعلى جميع المناطق التابعة لها، وان يمتنع عن رفع علم اي دولة اوربية اخرى او عقد اي اتفاقيات او منح الامتيازات لاي من الدول او للاشخاص الاوربيين من اي جنسية دون علم وموافقة وكيل الشركة في اوغندا. وحثت الشركة اتباعها على ضرورة احترام مبادئ مؤتمر برلين التي تقضي بان يتمتع تجار جميع الدول بحريّة الوصول الى مملكة بوغندا، وان تستمرعمليات استيراد وتصدير البضائع الى مملكة بوغندا من خلال مناطق نفوذ الشركة، وان تمنح الأرساليات التبشيرية التي تمثل الدول الاوربية المختلفة الحرية بنشر المسيحية. ولتحقيق تلك الاهداف ارسلت الشركة فريقا مؤهلا ليعمل تحت امرة رئيس الشركة تكون مهمته نشر المدنية وتنظيم الادارة في البلاد، وارسلت القوات لبناء بعض الحصون والحاميات للدفاع عن المملكة. كذلك تعهدت الشركة بمحاربة تجارة العبيد

(1) Bartlett, op.cit, p.169.

وجعلها تجارة غير قانونية ومعاقبة كل من يعمل بها ، مقابل ذلك وعدت الشركة بتشجيع النقل البحري وفتح طريق مباشر بين بحيرة فكتوريا وساحل المحيط الهندي لتحقيق الازدهار التجاري للبلاد[1].

اثبتت اتفاقية الحماية التي ابرمتها الشركة البريطانية مع ملك بوغندا فعاليتها بشكل سريع عندما قام لوغارد ، بمساعدة موانغا ملك بوغندا ، بمواجهة تهديدات المسلمين من سكان بونيورو الذين وقفوا بوجه موانغا حينما رحب بالارساليات التبشيرية الكاثوليكية. وبعد زوال هذا الخطر برزت اخطار اخرى تتعلق بالتنافس البروتستانتي - الكاثوليكي على مملكة بوغندا والذي وصل الى مرحلة الحرب الاهلية التي اندلعت اول مرة مطلع كانون الاول ١٨٩١ ، اذ كان لوغارد مع قواته القليلة العدد في وضع لايحسد عليه كون الشركة مسؤولة عن الحفاظ على السلام بين المجموعات التبشيرية من جهة وبينها وبين المسلمين من جهة ثانية[2]. وكانت تعليمات الشركة الى لوجارد تنص بان يمنع أستيراد الاسلحة الى الداخل وان يعزز مركز الطرف البروتستانتي الذي يمثل النفوذ البريطاني وان يستميل الكاثوليك ، وان يشعر ملك بوغندا بقوة الشركة. ويمكن تلخيص جهود لوجارد في اوغندا بانها ركزت على تخفيف التوتر الداخلي الذي كان قائما

(1) N.A, F.O: Africa.N.4 (1892), Treaty No.75. Between The King of Uganda and the British East Africa Company, December 26, 1890, pp.16-18.
(2) Ingham, op.cit, p.44.

بين رجال الارساليتين البروتستانتية والكاثوليكية. الا ان هذه الجهود، ورغم الصعوبات الكبيرة التي واجهتها، فانها وضعت في النهاية اساسا للقانون والنظام في اوغندا التي كانت آنذاك مسرحا لصراع مثلث الزوايا بين المسلمين والبروتستانت والكاثوليك[1].

في ١٨ آذار ١٨٩١ عقدت الشركة مع ويتو والمقاطعات التابعة لها اتفاقية لاتقل اهمية عن تلك التي عقدتها مع مملكة بوغندا، حصلت الشركة بموجبها على اعتراف سلطنة ويتو بالحماية البريطانية ووضع جميع اراضيها تحت سيطرة وادارة الشركة ورفع علمها على سلطنة ويتو. وحضت الشركة الزعماء البارزين والسكان في ويتو على مساندة جهود الحكومة البريطانية في انهاء تجارة العبيد والعبودية في شرق افريقيا، بينما تعهدت الشركة باستخدام افضل المساعي لتشجيع وصول العمال الماهرين لقطاع الزراعة والنشاطات الاقتصادية المشروعة الاخرى الى ويتو والمقاطعات التابعة لها[2].

استمرت الشركة بمواصلة جهودها الرامية لتحقيق السلام بين الطوائف المختلفة في اوغندا. فبعد تجدد الحرب الاهلية بين البروتستانت والكاثوليك مرة ثانية في اوغندا طوال شهري شباط وآذار من عام ١٨٩٢، كان الكاثوليك يرغبون بالاستيلاء على جزيرة ناموبا Namuiba الرئيسة التي بحوزة البروتستانت، لذا بدأ

(1) Hobley, op.cit, p.507.
(2) N.A, F.O: Africa.N.4 (1892), Registered No.74. Treaty between Imperial British East Africa Company and Witu, 18, March, 1891, pp.15-16.

لوغارد باعداد العدة لافشال هجمات الكاثوليك حينما امر البروتستانت في بوغندا بقيادة وليمز واثنين من مساعديه لمنع هذا العمل. اذ كان من الضروري منع الكاثوليك من الاستحواذ على جزر سيز Sese Islands والسيطرة على مرور الزوارق في بحيرة فكتوريا. وبعد مقاومة ضعيفة تمكن البروتستانت من احكام السيطرة على تلك الجزر، وواصل وليمز حملته باتجاه الجنوب بصحبة مجموعة صغيرة من قواته على قارب معدني لكي يخبر الالمان عن تلك الاحداث، ويطلب منهم بذل اقصى الجهود لايقاف توريد السلاح الى الكاثوليك الرومان ومنع تاجر السلاح الالماني بازيبا Baziba من الالتحاق بهم[1]. وبعد تحقيق الانتصار على الكاثوليك تمنى لوغارد على موانغا العودة مرة ثانية الى مقره في منجو Mengo عاصمة مملكة بوغندا لاستعادة عرشه[2]. وفي ٣٠

(1) Perham, op.cit, Vol.3, p.62.

(٢) بعد دخول المبشرين الكاثوليك والبروتستانت الى بوغندا اعتنق موانغا الكاثوليكية، وحينما اندلعت الحرب الاهلية للمرة الثانية بين الكاثوليك والبروتستانت اواخر عام ١٨٩١ ومطلع عام ١٨٩٢ انتصر فيها البروتستانت على الكاثوليك الامر الذي دفع موانغا الى الفرار بصحبة الكاثوليك من جماعة الاباء البيض الى جزيرة بولنغوغوي Bulingugwe Island في الركن الشمالي الغربي من بحيرة فكتوريا، ومن بعد ذلك الى اقليم بودو الذي يتواجد فيه المهاجرين الكاثوليك. وبعد انتهاء الحرب الاهلية في ٣٠ آذار ١٨٩٢ عاد موانغا الى عاصمته منجو لاعتلاء عرشه من جديد. للمزيد من التفاصيل حول تلك الحرب ونتائجها انظر:
Ingham, op.cit, pp47-48.

آذار ١٨٩٢ وصل موانغا الى منجو واعتلى عرشه من جديد بعد اعلان نصرانيته على المذهب البروتستانتي. وفي نفس هذا اليوم عقد موانغا معاهدة مع لوجارد اعترف فيها مجدداً بحماية الشركة[1].

من جانب آخر، رأى لوغارد ان الطريقة الوحيدة للاحتفاظ بالسلام في اوغندا هي من خلال تقسيم اقاليمها بين الطرفين البروتستانتي والكاثوليكي. ففي مطلع نيسان بدأ لوغارد بالمفاوضات مع موانغا وبقية الاطراف المختلفة واستطاع لوغارد بالفعل تضمين هذا المبدا في المعاهدة التي ابرمت في ٥ نيسان عام ١٨٩٢ بين زعماء البروتستانت والكاثوليك، والتي سمحت للبروتستانت بان يقيموا في ستة اقاليم، في حين قيدت اقامة الكاثوليك في اقليم واحد فقط هو اقليم بودو. بينما توصل لوغارد في اواخر مايس عام ١٨٩٢ الى اتفاقٍ مع مبوجوMbogo زعيم الباغندا المسلمين تنازل فيه الاخير عن المطالبة بعرش اوغندا، وان يقيم في كمبالا، بينما يقيم اتباعه المسلمون بين المنطقتين اللتين يقيم فيهما الطرفان المسيحيان[2]. الا ان مايميز هذه المفاوضات، هو ان لوغارد لعب دوراً رئيساً في تقسيم المقاطعات بين البروتستانت والكاثوليك والمسلمين وفق رغبة البروتستانت الذين كانوا يرغبون بعدم تفوق اي من الاحزاب الاخرى. فضلا عن ذلك، فانه اجبر

---

(1) Perham, op.cit, Vol.3, p.129.
(2) Perham, op.cit, Vol.2, pp.427-429.

الاخرين على القبول بتسويته [1]. وفي النهاية اسفرت الحرب الاهلية في بوغندا عن تصفية الصراع السياسي لصالح الشركة وتمكن لوغارد من ارغام الطرفين المسيحيين المنتصر والمنهزم على الاعتراف بنفوذ الشركة البريطانية وسلطاتها. ولكن على الرغم من جهود لوغارد في تحقيق التقدم مع ملك بوغندا والزعماء التابعين له وبين زعماء الطوائف الدينية، الا ان علاقة الشركة مع كل هؤلاء تميزت بالصعوبة [2].

وعليه يمكن القول ان بريطانيا ومن خلال تلك الاتفاقيات التي ابرمتها الشركة مع الحكام البارزين مثل سلطاني زنجبار وويتو وملك بوغندا والزعماء المحليين الآخرين، فرضت سلطتها على معظم المنطقة الممتدة من مومباسا حتى بحيرة فكتوريا والبالغة مساحتها قرابة ٧٥٠٠٠٠ ميل مربع (١,٩ مليون كم²) [3]. الا انها من جهة ثانية، قد زادت من اعباء الشركة وتكاليف ادارتها لتلك المناطق لاسيما بعد ان تصاعدت الاصوات المطالبة بمحاربة تجارة العبيد ومحاصرتها في الاسواق الرئيسة لتلك التجارة بالمناطق التي اصبحت تدار من قبل الشركة البريطانية المرخصة في شرق افريقيا.

(1) Ibid, Vol.3, p.129.
(2) Ibid, p.161.
(3) Amin, op.cit, p.31.

دور الشركة في دعم ستراتيجية السكك الحديد وولادة مشروع سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا

على الرغم من ان ابطال تجارة العبيد كان ظاهريا دافعا مهما نال التأييد الشعبي والرسمي في اوربا بشكل عام، الا ان الاسباب الاكثر اهمية بالنسبة للبريطانيين هي رغبتهم بالحصول على هيمنة فعلية على مملكة بوغندا لاهميتها الستراتيجية لوقوعها على منابع النيل الابيض، وهو السبب الاكثر اهمية وقتذاك لحزب الاحرار وزعيمه اللورد روزبري منه لحزب المحافظين[1]. ففي تموز

(١) شهدت تسعينيات القرن التاسع عشر ازدياد تطلع الدول الاستعمارية كفرنسا والمانيا وروسيا وبريطانيا الى التوسع الخارجي بحثاً عن المستعمرات. وعلى الرغم من ان حزب المحافظين هو الاكثر تعطشاً للاستعماروالسيطرة الاستعمارية، الا ان اللورد روزبري الذي تولى رئاسة حكومة الاحرار(٥ آذار ١٨٩٤ – حزيران ١٨٩٥) كان اكثر حماسة من المحافظين للاستيلاء على اوغندا كجزء من صراعه لحماية مصر ومواجهة الاطماع الفرنسية، فتوجت جهوده باعلان الحماية البريطانية على اوغندا. انظر:
Robinson, op.cit,pp.319-323.

عام ١٨٩٠ شهدت القارة الاوربية انعقاد مؤتمر بروكسل الخاص بمحاربة تجارة العبيد وتحديد السبل الكفيلة بالقضاء على تلك التجارة في القارة الافريقية والغلق المباشر لكافة الاسواق الخارجية التي لاتزال تمدها. ولكونها طرفا اساسيا في المؤتمر أخذت بريطانيا على عاتقها التعاون الفعال في الاماكن التي تتواجد فيها قواتها على البر والبحر ولاسيما في شرق افريقيا لمحاربة تجارة العبيد ، وبين اللورد سالزبوري رئيس الوزراء البريطاني (١٨٨٦-١٨٩٢) في رسالته الموجهة الى كبار مسؤولي الخزانة Lord Commissioners of Her Majesty's Treasury في كانون الاول ١٨٩٠ ابرز الاجراءات التي ستتبع في ابطال تجارة العبيد والتي ورد ذكرها في المادة الاولى من مرسوم بروكسل، وهي انشاء المحطات العسكرية ومد الطرق وخاصة السكك الحديد[1].

اكدت وزارة الخارجية البريطانية بانه على الرغم من تحديد مرسوم بروكسل اكثر من وسيلة لاخماد تجارة العبيد كانشاء القواعد والمحطات العسكرية والسفن الحربية الخاصة بمراقبة السواحل، الا أن تلك الوسائل ستكون محدودة في تاثيرها على محاربة تجارة العبيد وسوف لايكون لها اثر في تطوير التجارة والصناعة التي هي النتيجة الاساسية التي يمكن ان تتحقق من انشاء سكة الحديد ، وتوصلت وزارة الخارجية الى : ((ان انشاء

(1) N.A, F.O: Africa. No. 2 (1892). Papers Respecting Proposed Railway from Mombasa to Lake Victoria Nyanza. No. 1. Latter from Foreign Office to Treasury, December 20, 1890.

خط سكة الحديد هو اكثر الوسائل اقتصادية واكثرها كفاءة لتمكين بريطانيا من الوفاء بالتزاماتها وفقا للمادة الاولى من مرسوم بروكسل)). كذلك ستكون سكة الحديد هي الاكفأ من الخيارين السابقين لأن سلسلة المحطات ستكون ناجحة طالما تكون نشيطة او تقوم بمنع قوافل العبيد من اجتيازها ، ولكن خط سكة الحديد سيشل آلية تجارة العبيد لان قوافل الحمالين هي الوسيلة الوحيدة بين الداخل والساحل وان ذبابة التسي تسي تمنع استخدام الثيران والخيول في النقل وان تكاليف حمل الحمالين للبضائع تكلف مئة مرة اكثر من حملها او نقلها بواسطة السكة الحديد. ولو انشات سكة الحديد هذه فانها سوف تؤثر بطريقة التصدير والاستيراد وتجعل هذه العملية عن طريق القوافل تنهار ليس في حدود ١٠٠ ميل كل جانب من جانبي السكة او من نهايتها ولكنها ستؤثر على مسافة جميع السواحل في بحيرة فكتوريا[١] والتي هي بمساحة اسكتلندا. لذلك فان خط السكة الحديد سيؤدي الى اخماد تجارة العبيد وهو الامر الذي يرضي الحكومة البريطانية[٢].

من جانب آخر، بينت وزارة الخارجية بكل وضوح بأن الظروف الجغرافية والسياسية لتلك المنطقة، والتي تتميز عن المناطق الافريقية الاخرى بكونها تقع تحت النفوذ البريطاني، تدعو الى

---

(١) تبلغ مساحة بحيرة فكتوريا ٢٦٤١٨ ميل مربع (٦٨٤٢٢ كم٢). انظر:
The New Encyclopedia Britannica, Vol.X, p.421.

(2) N.A, F.O: Africa. No. 2 (1892). No. 2. Latter from Foreign Office to Treasury, February 9, 1891.

انشاء السكة الحديد من الساحل الى بحيرة فكتوريا وهي الوسيلة الاكثر فعالية والاقل تكلفة لمنع مرور تجارة العبيد في الداخل. وان كبير مسؤولي الخزانة البريطانية اوضح كيف ان الشركة البريطانية لايمكن ان نتوقع منها ايجاد رأس المال لانجاز هذا المشروع دون مساعدة، لذا اوصى بمعونات مالية او ضمانات ذات فوائد سنوية يمكن التعهد بها للشركة كوسيلة تأمين من خلال وكالتهم وتحت ادارتهم وان يتم انجاز هذه الالتزامات تحت بنود مرسوم بروكسل. ولكون وزارة الخزانة البريطانية تتحمل في ((الوقت الحالي)) نفقات خمس سفن ذات حمولة اجمالية (٤٩٨٥ طن) مكلفة بالسيطرة على ساحل افريقيا الشرقي لمحاربة وابطال تجارة العبيد، وان تكاليف الحفاظ على هذا الاسطول تقدر بحوالي ١٠٠ الف باون ناهيك عن ٨٠٠٠ باون الى ١٠٠٠٠ الاف باون تدفع سنويا كمنح، فمن الواضح ان هذا الخط يمثل مجالا للتوفير والذي يبرر مشروعا كبيرا للسيطرة على تجارة العبيد قبل ان تصل الى الساحل. لذلك عند الاخذ بنظر الاعتبار الالتزامات المترتبة على الحكومة البريطانية والتقشف الحاصل في مجالات الانفاق الحكومي، فان كبار مسؤولي الخزانة يؤيدون عموما المقترح المقدم من قبل رئيس الوزراء اللورد سالزبوري المتعلق بخط السكة الحديد، ولكن لابد من الحصول على مساندة البرلمان لاجل وضعه موضع التنفيذ[1].

---

(1) N.A, F.O: Africa. No. 2 (1892). No. 3. Latter from Treasury to Foreign Office, Treasury Chambers, February 10, 1891.

تزامنت ولادة هذا المشروع مع الضائقة المالية التي مرت بها الشركة جراء النفقات التي تحملتها عن دورها في حفظ الامن والادارة للمناطق الواسعة التي تقع تحت سيطرتها والجهد الذي قامت به لمواجهة التنافس على أوغندا والذي قلل من رصيد الشركة المالي، فضلا عن الايجار السنوي البالغ ١١٠٠٠ باون الذي تدفعه الشركة الى سلطان زنجبار مقابل الارض التي اجّرها لهم. الامر الذي دفع الشركة للتطلع الى الحكومة لطلب المساعدة وكانت هناك طريقة واحدة لتخفيف اعباء ماكينون وهي تخفيض ايجار السلطان. وحينما ابدى السلطان عدم ارتياحه لهذا الاجراء التفت رئيس الوزراء البريطاني اللورد سالزبوري الى الامل الوحيد الاخر وهو تنفيذ مشروع سكة حديد مومباسا- بحيرة فكتوريا بالرغم من ان البرلمان قد لايوافق على تمويل السكة الحديد الا ان بريطانيا بحاجة الى الخط اذا ما ارادت ان تحكم قبضتها على اوغندا وعلى منابع نهر النيل وان مثل هذا الخط لم يكن فقط ضرورة ستراتيجية بل انه سوف يساعد ماكينون ماليا، وان المنح التي ستقدمها الحكومة ستحسن من رصيد الشركة وسوف تكون تحت غطاء قانوني يمكنها من تنفيذ المشروع وما سيترتب عليه من عوائد اقتصادية فضلا عن دوره في محاصرة تجارة العبيد والقضاء عليها [1].

في ٢٠ تموز ١٨٩١ جرت اتصالات بين وزير الخزانة جورج غوشن

(1) Robinson, op.cit, pp.307-308

George Choschen (١٨٣١- ١٨٨٧/١٩٠٧- ١٨٩٢)[1] الشركة البريطانية من اجل تكليفها باجراء المسوحات الاولية لمشروع سكة الحديد ووضع الترتيبات الخاصة لتقدير كلفة المسح الاولي لبناء خط سكة الحديد[2]. وأكدت تلك الاتصالات بأن انشاء خط السكة الحديد المقترح والذي يعتمد في تنفيذه اساسا على مساعدة وزارة الخزانة سيكون احسن الوسائل التي تؤدي الى تقليل الجهد الذي تقوم به القوة البحرية والتكلفة التي تسببها عمليات ابطال تجارة العبيد على ساحل شرق افريقيا. وعلى اية حال شعر الوزير ان المعلومات المقدمة اليه لم تكن كافية في تمكين الحكومة بالتوصل الى قرار حول الموضوع عموما، لذا اقترح بانه من الضروري مبدئيا اجراء مسح واحصاء اوليين من قبل خبراء بالخط المقترح، وتم تحديد مبلغ ١٠٠٠٠ باون للسنة الحالية على امل ان يكون كافياً، وخول وزير الخزانة سكرتير وزارته المالي بان يتفاهم مع الشركة البريطانية على هذا الاساس[3].

---

(١) جورج غوشن: سياسي بريطاني درس في اكسفورد. في عام ١٨٦٣ اصبح عضواً في مجلس العموم عن حزب الاحرار. عمل في العديد من الوزارات المتعاقبة واصبح وزيراً للبحرية (١٨٧١- ١٨٧٤). ووزيراً للخزانة (١٨٨٧- ١٨٩٢) كما تولى وزارة البحرية مرة اخرى (١٨٩٥- ١٩٠٠)، في عام ١٩٠٣ اصبح رئيساً لجامعة اكسفورد. انظر:

Cannon , John, (Ed) , The Oxford Companion to British History ,Great Britain , Oxford University Press ,2002, p.426.

(2) N.A, F.O: Africa. No. 2 (1892). No. 4. Latter from Treasury to Foreign Office, Treasury Chambers, July 20, 1891.

(3) N.A, F.O: Africa. No. 2 (1892). No. 4. Latter from Treasury to Foreign Office, Treasury Chambers, July 20, 1891.

وقبل ان يقابل ممثلي الشركة افاد السكرتير المالي من خبرة الكسندر ريندل Alexander Rendel المهندس الاستشاري لحكومة الهند واخذ كذلك راي السير جلفورد مولزوورث Sir Guilford Molesworth صاحب الخبرة الكبيرة في أجراء المسوحات للسكك الحديد في الهند. وبعد ذلك اجرى السكرتير المالي مقابلة مع السير وليم ماكينون رئيس الشركة، وتبين من خلال تلك اللقاءات ان مبلغ ١٠٠٠٠ باون لم يكن كافياً لتنفيذ العمل وان العمل ربما يتطلب ٢٥٠٠٠ الف باون. وبعد ان نقل السكرتير المالي هذه المعلومة الى وزير الخزانة خوله ان يقترح على الشركة بان تشارك بجزء من نفقات المسح، ففي حال اذا ماكلفت عملية المسح ٢٥٠٠٠ باون وهو المبلغ الذي اقترحه ماكينون فان الحكومة ستتحمل ٢٠٠٠٠ باون والشركة تتكفل بـ ٥٠٠٠ باون، اما في حال تكاليف الحملة تبلغ ٢٠٠٠٠ باون فالحكومة تدفع ١٥٠٠٠ باون في حين تدفع الشركة ٥٠٠٠ باون، و تكفلت الحكومة بتعيين المهندسين المسؤولين عن المسح بينما ستكون الشركة مسؤولة عن كافة الترتيبات اللازمة التي تمكن المهندسين تنفيذ عملهم على الارض. ولكسب الوقت اتصل السكرتير المالي لوزارة الخزانة شخصيا بالسير وليم ماكينون ونقل اليه هذه المعلومات ووضع وزير الخزانة غوشن امام كبار مسؤولي الخزانة رد الشركة الذي يفيد بان الشركة ستتكفل بـ ٥٠٠٠ باون من نفقات المسح. وتسلمت وزارة الخارجية البريطانية نسخة من التقرير الذي افاد بان التخمينات البالغة ٢٠٠٠٠ باون

ستكون كمساعدة في تكاليف المسح الاولي وتم وضعها امام البرلمان كاحدى التخمينات المقترحة للمسح الاولي لخط سكة الحديد[1].

باشر السير جيلفورد مولزوورث بالاتصال برئيس الشركة البريطانية ومديريها المهندسان السير جون فاولر والجنرال اي وليامز من اجل الحصول منهما على المعلومات الميدانية الضرورية والتي يمكن ان تؤدي الى تكوين تخمين دقيق للكلفة المحتملة للمسح الاولي الذي يبين تكاليف انشاء خط سكة حديد ذات طبيعة غير مكلفة من الساحل الشرقي لافريقيا الى بحيرة فكتوريا. وقد اشار مولزوورث في رسالته الى وزارة الخزانة بان تكاليف هذا المسح تتأثر بعاملين اساسيين الاول هو حجم الكادر الذي سيقوم بعملية المسح والثاني هو طول مدة المسح. ففي ما يتعلق بالعامل الاول استشهد مولزوورث بنصيحة المستكشف ستانلي الى جوزيف تومسن الذي باشر برحلته الى شرق افريقيا عام ١٨٨٢ قائلا له: ((خذ الف رجل او اكتب وصيتك)). في حين ان مدراء الشركة الذين اصبحت لديهم الخبرة الميدانية بالمنطقة ساندوا فكرة أن الحملة تستدعي ١٠٠ جندي او شرطي مسلح لتتمكن من اجتياز المنطقة بامان وكذلك تتطلب قيادة مهندس خبير في اعمال سكة الحديد في منطقة هضبية وان تكون الحملة جاهزة لصد هجمات محتملة من السكان المحليين او الحوادث

(1) Ibid.

والامـراض، وان يكـون المهنـدس مصـحوب بمهنـدس آخـر يقـوم مقامه اذا ما تطلب الامر. وان يكون هناك ضابط مع موظفي نقل يمكن اعارتهم من الشـركة وضابط آخر في امرة الرجال المقاتلين. واذا مـاتم تجهيـز الشـرطة ببنـادق ومسدسـات فـان ٨٠ مـنهم سيكونون اكثر كفاءة مـن ١٠٠ رجل دون هـذه الامتيـازات في قتالهم المحتمل مع القبائل المعادية للمشـروع، ويفضل ان يكـون هـولاء الرجـال الـذين يجـب تجنيـدهم مـن الهنـد وربمـا السـيخ سيكونون الافضل لهذا الغرض. ان ٢٥٠ من حمالي الساحل مع ٥٠ حماراً سيكونون ضروريين لنقل التجهيزات والخيم والمؤن والآلات وغير ذلك[1].

اما العامل الثاني والخاص بمدة المسح، فقد اكدت معلومـات الشركة ان المعدل التقليدي للتقـدم باسـتثناء التوقفـات الضـرورية ربما يقدر بـ ١٠ اميال في اليوم وان المسافة التي سوف يتم تغطيتهـا بما في ذلك رحلة العـودة ستكـون حـوالي ١١٠٠ ميـل او ١١٠ يـوم. ويجب اضافة ٢٠ يوم للتدقيقات الخاصة و٢٠ يوما للحوادث وبذلك تكون الفترة المحـددة للمسـح ١٥٠ يومـا او خمسـة اشـهر، ولكـن مولزوورث اشار الى انـه مـن الخطـورة اعتمـاد الحـد الادنـى للزمن الذي يستغرقه المسح تحت ظروف استثنائية وبالنتيجة سيكون من الحكمة ولغرض التخمين ان تمدد الفترة المحتملة من خمسة اشهر الى تسـعة اشـهر. وبعيـدا عـن الـزمن الـذي يتطلبـه المسـح في شـرق

(1) N.A, F.O: Africa. No. 2 (1892). Inclosure 2 in N0. 4. Latter from Treasury to Foreign Office, Treasury Chambers, July 20, 1891.

افريقيا فمن الضروري وضع تخمين لمبلغ السفر وتكاليف الاجور لسفر الضباط والرجال الذين تم ارسالهم من بريطانيا او الهند خلال دخولهم وخروجهم الى منطقة المسح. ومن الضروري ايضا اتخاذ الترتيبات للشرطة والحمالين التي تهيأ مسبقا من أجل تجنب اي تاخير في بدأ الحملة مباشرة عند وصول المهندسين من بريطانيا. وسوف يكون من الضروري اختتام التخمين بتكاليف شراء الحمير والخيم والاسلحة والمؤن والتجهيزات والادوية واشياء اخرى تتطلبها الحملة. واوصى مولزوورث بان ترافق الحملة اثنتين من خزانات المياه الكبيرة التي ستكون مفيدة في تجهيز الماء للفريق الذي سيتولى عملية مسح خط سكة الحديد[1].

قدم هؤلاء المهندسون الثلاثة البارزون تقاريرهم الاولية بدون دراسة ميدانية للبلد وبنيت على معلومات ضئيلة جدا تم جمعها من الخرائط وكتب الرحلات، اذ قدر السير جيلفورد مولزوورث ان خط السكة يمكن ان يتم انشاءه وتشغيله لقاء كلفة قدرها ٢٧٠٠ باون للميل الواحد، بينما خمن السير جون فاولر ان طول خط سكة الحديد سيكون بحوالي ٥٧٠ ميلا والكلفة ٣١٦٦ باون للميل الواحد، اما الجنرال وليامز فانه قدّر كلفة بحوالي ٣٤٠٠ باون للميل الواحد. بالاضافة الى ذلك تناولت تقاريرهم احتمالات الحصول على سكة حديد رخيصة الثمن، والصعوبات

(1) N.A, F.O: Africa. No. 2 (1892). Inclosure 2 in N0. 4. Latter from Treasury to Foreign Office, Treasury Chambers, July 20, 1891.

التي يجب ان تذلل وكذلك تقديرات كلف الانشاء[1].

في مايس ١٨٩١ صرح رئيس الوزراء سالزبوري علنا عن رغبته العميقة في مد خط السكة الحديد وأكد على الدور الذي ستلعبه في تطوير افريقيا، لكن المشروع مرّ بصعوبات في مجلس العموم وفي مجلس الوزراء حينما عارض غوشن وزير الخزانة تحميل دافع الضرائب اعباء او كلفة خط السكة في منطقة غير منتجة. فليس هناك الكثير مما يمكن القيام به في التمدين كما اعترف بذلك رئيس الوزراء واضاف: ((اذا ماستطعت ان احصل على موافقة مجلس العموم))، لان فكرة تطوير افريقيا الاستوائية عن طريق شركة حكومية امر غير مالوف وغير شائع حتى بداية القرن العشرين. ان زوال الخطر الالماني على اوغندا لم يمنع من قدوم الخطر الفرنسي وان الانتخابات العامة البريطانية وشيكة، ورغم هذه المبررات، فان كل ما استطاع رئيس الوزراء فعله هو حصوله على موافقة مجلس الوزراء في التصويت على ٢٠ الف باون لمسح اولي لخط سكة الحديد وان نتائج اي قرار يمكن تركها للمستقبل[2].

وللبدء بعملية المسح بشكلها الفعلي ابلغت وزارة الخزانة في ٧ آب ١٨٩١ وزارة الخارجية بان كبار مسؤولي الخزانة ارسلوا الى مدراء الشركة قرارها باختيار النقيب السير جيمس رونالد

---

(1) Whitehouse, G. C, the Building of the Kenya and Uganda Railway, Uganda Journal, Vol.12, P.1, 1984, P.2.
(2) Robinson, op.cit, pp.308-309.

ماكدونالد Sir James Ronald MacDonald[1] لادارة المسح المقترح وخولوه كذلك اختيار مساعد له، وان كبار مسؤولي الخزانة حددوا راتباً شهرياً مقداره ١٥٠ باون للنقيب مكدونالد و٨٠باون شهريا لمساعده[2]. وحددت وزارة الخزانة مهمة ماكدونالد بمسح طريق السكة الحديد بين ساحل شرق افريقيا وبحيرة فكتوريا، وطلبت منه ان يقوم بمسح الخط المقترح من مومباسا مرورا بداجورتي وماحولها الى بحيرة فكتوريا متبعا عموما خطوط المسح التي اقترحتها الشركة مع الاخذ بنظر الاعتبار احتمال الانحراف عنها طبقا لاختيار الخط الاسهل والاقصر والاقل كلفة. وان يكتب ماكدونالد الى وزارة الخزانة وحسب رأيه عن افضل طريق لخط سكة الحديد لانشاءه على اساس اقل كلفة اولية،

---

(١) ماكدونالد (٨ شباط ١٨٦٢ – ٢٧ حزيران ١٩٢٩)؛ عسكري، مهندس، مساح ومستكشف اسكتلندي، عمل جغرافيا ومستكشفا في شرق افريقيا البريطانية واوغندا. تولى عملية مسح خط سكة حديد مومباسا ووضع خرائط المنطقة الجبلية بين شرق افريقيا البريطانية والسودان. وبعد خدمته مهندسا في الجيش البريطاني بالهند، عين ماكدونالد رئيس مهندسين في مشروع سكة الحديد. ونائب للمندوب البريطاني في محمية اوغندا عام ١٨٩٤. وفي اواخر عام ١٨٩٤ اعيد للعمل مرة اخرى الى الهند. وفي عام ١٨٩٧ عاد مرة اخرى الى افريقيا مع حملة كتشنر لاستعادة السودان. وخلال تلك الحملة وضع خارطة للمنطقة الممتدة من بحيرة فكتوريا حتى فاشودة في السودان. انظر:

The New Encyclopedia Britannica, Vol.VI, P.438.

(2) N.A, F.O: Africa. No. 2 (1892). No. 5. Latter from Treasury to Foreign Office, Treasury Chambers, August 26, 1891.

وانشاء خط سكة حديد خفيف قادر على حمل مرور لاباس به وبكلفة عمل معقولة وعلى قياس لايتجاوز ٣,٦ قدم. ويعتقد كبار مسؤولي الخزانة بان من المرغوب فيه اذا كانت الحملة من فكتوريا الى داجورتي فان على النقيب ماكدونالد أن يقوم بمسح الخط من ذلك المكان الى ياسا على نهر تانا Tana [1]، وان يطلع وزارة الخزانة على المزايا او السلبيات لذلك الخط مقارنة بالخط الممتد بين مومباسا والبحيرة وان يخمن تكاليفه لكن دون القيام باي اجراء بهذا الخصوص قبل الاتفاق المسبق بين وزارة الخزانة والشركة، وطلبت الخزانة كذلك منه ان يطلعها على افضل وسيلة للاتصالات المستقبلية معه [2].

في ٢٤ كانون الاول ١٨٩١ ابلغت الشركة وزارة الخارجية البريطانية بان النقيب ماكدونالد المشرف على عملية المسح قد بدأ عمله وغادر الفريق الاول في ١٨ كانون الاول عن طريق تلال تايتا Teita Hills على ان يغادر الفريق الثاني في ٢٣ كانون الاول عن طريق ساباكي Sabaki ثم يلتقي بعد ذلك الفريقان في تسافو Tsavo [3]. ويعد طلبه الخاص الى الشركة اطلع النقيب ماكدونالد وزارة الخزانة بانه سيتولى بنفسه تفاصيل عملية المسح

---

(١) نهر تانا: وهو من اطول الانهار في كينيا ينبع من الجنوب الاوسط لكينيا ويصب في المحيط الهندي. انظر:

African Encyclopedia, op.cit, p. 287.

(2) N.A, F.O: Africa. No. 2 (1892). No. 6. Inclosure 1 in N0. 6. Latter from Treasury to Captain Macdonald, R, E. Treasury Chambers, December 4, 1891.

(3) N.A, F.O: Africa. No. 2 (1892). No.7. Latter from Imperial British East Africa Company to foreign Office, December 28, 1891.

على خط ساباكي بينما يتولى النقيب جي دبليو برنكل J.W. Pringle مسح خط تايتا [1]. وتضمنت عملية المسح الاشارة الى الصعوبات التي يمكن ان ترافق الخط المقترح وهي ان تضاريس السطح في خط الساباكي ستكون سهلة الا ان الخط سوف لن يكون رخيصا وذلك بسبب اعمال القطع الصخرية والجسور الكبيرة والدعامات في الاجزاء المغطاة بالمستنقعات. اضافة الى ذلك فان المنطقة غير صحية وان الخسائر بين عمال الانشاء ربما ستكون كبيرة، في حين اكتشف النقيب برنكل، الذي قام بمسح مسار خط تايتا، بعض الصعوبات التي تعترض مسار الخط مثل الارتفاع نحو هضبة الراباي Rabai Plateau ، ووجد ضرورة تغيير مسار الخط لتجنب هذه المشكلة ليصبح الخط سهلا فيما يخص الانشاء. واقترح بان يتجه الخط عبر تارو وموانكو طريق تايتا حوالي ١٥٠ ميل من مومباسا ليصل تسافو. ويتميز هذا الخط بانه يمر عبر منطقة ريفية وصحية، فضلا عن امكانية ادامة الخط بسهولة اكبر، لذلك اوصى برنكل بان طريق تايتا هو الطريق الاصلح للسكة الحديد[2].

وفيما يتعلق بطريق ساباكي فان المسافة من مومباسا الى هذه النقطة تبلغ ٢٠٠ ميل والصعوبة الاولى هي الارتفاع المفاجئ لهضبة الراباي لكن يمكن التغلب على هذه المشكلة بتحمل العمل الشاق نسبيا لمسافة اربعة اميال. وبعد وصول الفريقين الى تسافو في

(1) N.A, F.O: Africa. No. 2 (1892). Inclosure in No. 9. Latter from Captain Macdonald, R.E, to Treasury. Tsavo Station, January 22, 1892.

(2) N.A, F.O: Africa. No. 2 (1892). Inclosure 1 in No. 10. Latter from Captain Macdonald to Imperial British East Africa Company, Tsavo Station, January 21, 1892.

٢٣ كانون الثاني ١٨٩٢ بعد مسح ٢٠٠ ميل من خط ساباكي، تبين ان هذا الخط يتميز بصعوبة العمل لمسافة ٥٤ ميل تمتد من مومباسا الى فولادويو Fuladoyo، و ٣٥ ميل اخرى اقل صعوبة تصل الى ايناكونجيني Inakongeni، فضلاً عن الحاجة الى جسور وقناطر كبيرة. في حين يتميز خط تايتا بالعمل الشاق لمسافة ١٥ ميل و ١٣٥ ميل من العمل السهل نسبيا، والحاجة الى جسور قليلة[1].

ولتأكيد هذه الميزات اطلع ماكدونالد، المشرف على عملية المسح، الشركة بما توصل اليه النقيب برنكل للخط البديل المتجه من شرق منطقة موانكو الى تسافو متفاديا تلال تايتا، وان الخط البديل سوف يقصّر خط تايتا ويعطي بالمقابل خطاً سهلاً جداً مع جسور قليلة واعمال ارضية خفيفة مع عناصر سطح سهلة بشكل استثنائي. واضاف ماكدونالد مؤكداً اختيار هذا المسار لكل من الخط الدائمي والمؤقت[2]. وعادت هذه الحملة المكلفة بعملية المسح الاولي في تشرين الثاني ١٨٩٢ الى الساحل وكانت كلفة المسح ١٩٧١٠ باون. وخلال عملية المسح هذه قام الفريقان بالسير لمسافة ٤٢٨٠ ميلاً، واقترحوا طريقاً محتملاً لخط مستقبلي بين كلنديني على ساحل المحيط الهندي وميناء آخر عند بحيرة

---

(1) N.A, F.O: Africa. No. 2 (1892). No.8. Latter from Imperial British East Africa Company to foreign Office, London ,February 9.1892
(2) N.A, F.O: Africa. No. 2 (1892). Inclosure in No.2 in. 10. Latter from Captain Macdonald to Imperial British East Africa Company, Tsavo Station, January 22, 1892.

فكتوريا [1].

ان العمل الذي انجزه النقيب ماكدونالد كان عظيم القيمة وتعد خارطته المصممة لخط سكة الحديد المقترح، الخارطة العامة الاولى التي صممت لهذا الجزء من افريقيا، اذ تم انجازها في مواجهة صعوبات جمة ومن خلال معلومات ميدانية مباشرة وكان هنالك فقط طريق ضيق وحيد للقوافل عبر امتداد البلاد، واستطلاع الطرق خارج هذا الطريق يجب ان يتم عبر ريف مجهول حيث لم تكن ثمة مسالك وعمليا لم يكن هناك سكان، ولكن الماء كان متوفرا او يمكن العثور عليه، أما امدادات الطعام فلم تكن متيسرة ماعدا في ماشاكوس وكيكويولاند وموميـاس Mumias وعلى ابعاد ٣٠٠ و ٣٤٠ و ٦٠٠ ميلا بالتتابع نفسه عن الساحل. ان تفحص مختلف المسالك ولأية مسافة بعيدا عن هذه المراكز كان مسألة في غاية الصعوبة لان كل الطعام اللازم لقافلة من مئات الحمالين يجب ان يتم حمله عبر هذه الرحلة، ولكن ابرز نتائج عملية المسح هي ان الكلفة المقدرة بموجب استطلاعات ماكدونالد الميدانية كانت ٢,٢٤٠,٠٠٠ مليون باون او ٣,٤٠٩ باون لكل ميل من ٦٥٧ ميلا وهي المسافة الكلية لخط سكة الحديد المقترحة من مومباسا حتى بحيرة فكتوريا [2].

اكدت تجربة الشركة في العامين الاولين اللذّين تولت فيهما شؤون الحكم والادارة في منطقة امتيازها بشرق افريقيا

---

(1) Whitehouse, op.cit, P.2.
(2) Ibid.

البريطانية، على ضرورة بناء خط سكة حديد من الساحل الى بحيرة فكتوريا لتسهيل حركة النقل والتبادل التجاري بين منطقة البحيرات والساحل. وعلى الرغم من ان الشركة لم تتمكن من تنفيذ المشروع بعد ظهور بوادر الضائقة المالية التي مرت بها الشركة ولاسباب مختلفة، الا انها ساهمت بقدر كبير في اتمام عملية المسح الاولي وتقدير التخمينات المناسبة لكلفة المشروع، فضلا عن دورها في تحقيق الامن والسلام في منطقة النفوذ البريطانية التي حصلت عليها بعد توقيع اتفاقية عام ١٨٩٠، لتمتد مسؤوليات الشركة من مومباسا وعبر شرق افريقيا البريطانية مرورا باوغندا وصولا الى بحيرة فكتوريا. اضافة الى ما بذلته الشركة من جهود في تهيئة المجتمع القبلي البدائي لتقبل مظاهر الحضارة الاوربية عبر تأسيس قواعد الادارة، ناهيك عن محاربتها لتجارة العبيد وشل حركتها في المنطقة.

الموقف البريطاني بعد فشل الشركة وانسحابها من اوغندا وشرق افريقيا

بحلول تشرين الثاني ١٨٩٠ لم تحقق الشركة تقدماً كبيراً في المشاريع الاقتصادية التي جاءت لتنفيذها في شرق افريقيا سواء في المناطق الساحلية او الداخلية. ففي ساحل شرق افريقيا، كان هناك استثمار محدود للبنى التحتية في مجال خطوط التلغراف، الموانئ، الطرق، الشحن البحري المحلي ومسوحات الانهار التي لم تشكل حافزا للنشاط الاقتصادي ولا عائدات تجارية اضافية للشركة. وكان من المؤمل ان تصبح تلك البنى التحتية الحجر الاساس لسياسة التنمية لقطاع الساحل سواء كانت تلك التنمية يمكن تنفيذها في مرحلة لاحقة وربطها بالمشاريع البريطانية الامبراطورية، او مع المشاريع الاقتصادية مع الهند لايجاد نشاط اقتصادي، والى اي مدى يمكن ان تشجع تلك البنى التحتية الشركة بان تحتفظ بحافز الاستثمار. من جانب آخر، فشلت خطط ماكينون الرامية الى تحويل مومباسا الى ميناء امبراطوري والذي شكل هدفاً استراتيجيا واقتصاديا للمستثمرين، من خلال ربطه بشبكة مواصلات بحرية مع بريطانيا والهند وجنوب

افريقيا ، وعدم دعم رؤيته لما تقدمه هذه الشبكة من خدمات واسعة للنقل البحري في غرب المحيط الهندي[1] ، والتي كان من المؤمل ان تحقق ارباحا مالية تساهم في دعم موقف الشركة في ادارتها لمناطق النفوذ البريطاني في شرق افريقيا.

اما في الداخل، فان الحصول على مصادر تجارية للشركة كانت محدودة ايضاً. فعلى سبيل المثال، فان تطوير الشركة لتجارة العاج في جنوب السودان تم فقدانها بسبب انسحاب امين باشا[2] من مديرية خط الاستواء. ولكن حتى وان بقي امين باشا في مكانه وحتى لو تم فتح طريق عبر واديلاي Wadelai وطريق مومباسا عبر مرتفعات كينيا، فان التجارة بوساطة الحمالين

(1) Munro J. Forbes, Maritime Enterprise and Empire "Sir William Mackinnon and His Business Network 1823-1893" New York, Boydell Press, 2003, p.451.

(٢) امين باشا (١٨٤٠- ١٨٩٥): اسمه الاصلي ادورد شنايتزر Edward Schnitzer ولد في سيليزيا في المانيا من اسرة يهودية تبنت اللوثرية، درس الطب في برلين، وفي عام ١٨٦٤ غادر الى البانيا التي مازالت تحت الحكم العثماني واتخذ الاسم العثماني (دكتور خيرالله افندي)، في عام ١٨٧٤ عمل ضابطا في قسم الصحة في جيش غوردن حاكم مديرية خط الاستواء. تولى ادارة مديرية خط الاستواء عام ١٨٧٧ ليلقب (امين بك)، ثم جعله الخديوي اسماعيل (باشا) سنة ١٨٨٦. الا ان سقوط الخرطوم بيد المهديين عام ١٨٨٥ ادى الى انهيار الادارة المصرية – البريطانية المشتركة للسودان وهو مادفع امين باشا الى الانسحاب جنوبا نحو بحيرة البرت لتبدا بعد ذلك حملة انقاذ امين باشا. انظر:

ويسلنغ، المصدر السابق، ص٢٥١-٢٥٤؛ يونس، المصدر السابق، ص٢٦- ٣٠.

ستكون مربحة. لكن تلك التجارة لم تتحقق ولم تجد الشركة بعد حلاً لمشكلة النقل في الوقت الذي كانت فيه جل تجارة العاج المربحة في الساحل تصل الى مناطق النفوذ البريطاني. فضلا عن ذلك، فقد وفرّ فتح التجارة مع بوغندا، عبر او حول بحيرة فكتوريا، بصيص امل في انقاذ موقف الشركة المالي، لكن الشركة ارهقت بسبب التكاليف العسكرية واللوجستية لتمويل حملتها العسكرية [1]، الرامية الى بسط النفوذ على المناطق التي حصلت عليها بريطانيا بعد تموز عام ١٨٩٠ وهي اوغندا والممالك التابعة لها، الا انها افتقرت لمصادر تمويل هذه المهمة[2]. من جانب آخر، اصبحت نفقات الشركة اكبر بكثير من عائداتها ولم يكن امامها اي امل بتحسين العائدات الا في حال انشاء خط سكة الحديد وبشرط ان تقدم الحكومة البريطانية الرأسمال اللازم لتنفيذه[3].

ان تلك العوامل وغيرها ادت الى فشل الشركة في تحقيق التزاماتها تجاه الحكومة البريطانية والمستثمرين على حد سواء، مما جعل مدير الشركة يشعر باليأس من موقف الحكومة البريطانية التي لم تقدم المساعدة الكافية له. لذلك يمكن القول ان الشركة لم تتمكن من الاستمرار بتحمل مصروفات تكلفها حوالي اربعين الى خمسين ألف باون سنويا. وفي الوقت نفسه كان

---

(1) Munro, Maritime Enterprise and Empire, p.451.
(2) Hynes, op.cit, p.127.

(٣) ويسلنغ، المصدر السابق، ص٢٧٢.

رئيس الوزراء اللورد سالزبوري يلقي بكل شيء في سبيل خط السكة الحديدية الذي وصفه السير هاري جونسن بعد ذلك بانه : ((الشرط الذي لاغنى عنه للابقاء على النفوذ البريطاني على المناطق التي حول منابع النيل... وبمجرد انشاء الخط الحديدي سيكون من السهل على الحكومة ان تعيد سيطرتها على اوغندا نفسها))[1]. الا ان اللورد سالزبوري اقتنع، كما يبدو، بالسماح للشركة بالانسحاب. ففي كانون الاول عام ١٨٩٠ كتب ماكينون الى رئيس الوزراء سالزبوري: ((اشعر بصعوبة كبيرة في خططنا المستقبلية))، فاجابه رئيس الوزراء : ((ان ما اخشاه هو عدم وجود راس مال لكم للقيام بعمل فعلي))[2]. وهي دلالة واضحة على عدم تحمس الحكومة تقديم الدعم اللازم للشركة بسبب موقف البرلمان من مسألة تحمل الحكومة نفقات اي نشاط استيطاني جديد. وكان هذا الامر واضحا عندما طلب ماكينون من الحكومة بان تضمن له الفائدة على رأس المال اللازم من اجل بناء خط سكة حديد من مومباسا الى بحيرة فكتوريا، وقد ادت قوة المعارضة البرلمانية الى سحب المشروع في تموز ١٨٩٠ [3].

ومما لاشك فيه فقد تبين للشركة، بعد تجربة استمرت ثمانية عشر شهرا قضتها في اوغندا، ان مهمتها في ادارة منطقة تمتد آلاف الاميال امر تعجز مواردها عن احتمالها، فضلا عن عدم

---

(١) عبده، المصدر السابق، ص١٥١.

(2) Robinson, op.cit, p.307.

(3) Chamberlain, op.cit, p.69.

وصول المنح او القروض المالية من الحكومة. الامر الذي دفع قادة الشركة منذ الاول من تموز ١٨٩١ الى ابلاغ رئيس الوزراء اللورد سالزبوري بانه : ((نظرا للوضع المالي السيئ قررت الشركة سحب جميع مؤسساتها مؤقتا من اوغندا))، وبالرغم من ان رئيس الوزراء ابدى اسفه لهذا القرار لكنه لم يقدم اي وعود للشركة بتقديم المساعدة لها[1].

وما ان اعلنت الشركة بانها مضطرة الى الانسحاب بسبب موقفها المالي الذي لايسمح لها بالبقاء في اوغندا، حتى بدأت جمعية مكافحة الرق اثارة الراي العام البريطاني لصالح اعانة خط السكة المقترح ومساعدة الشركة، واعلنت الجمعية بان الانسحاب من اوغندا سوف يحطم عملها الانساني في بوغندا وسيكون خطوة الى الوراء في افريقيا. وفي نهاية عام ١٨٩١ تمكن المبشرون واصدقائهم من جمع ٤٠ الف باون كمساعدة للشركة في تجاوز ازمتها المالية والاحتفاظ بالوجود البريطاني في اوغندا، لكن ذلك مكن ماكينون من تأجيل ماهو حتمي لاشهر قليلة فقط، اذ كانت الشركة مفلسة حقاً. ومن الجدير بالذكر هنا، كان موظفو الشركة في عام ١٨٩٢ ينفقون ما معدله ٨٠ الف باون في السنة في الوقت الذي لايتجاوز دخلهم سنويا ٣٥ الف، وانفقوا قرابة نصف مليون باون وهو كل رأسمالهم في تجارة شرق افريقيا التي اصبحت راكدة وضئيلة بسبب الحروب الاهلية بين

---

(١) هولنجزوورث، المصدر السابق، ص٨٣.

الطوائف، وصعوبة المواصلات بين الساحل والداخل. الامر الذي عجّل في فشل الشركة المرخصة كاداة لفكرة وادي النيل واجبر وزارة الخارجية على البحث عن طرق اخرى للسيطرة على اوغندا[1].

بعد استقالة حكومة سالزبوري في ١٠ آب ١٨٩٢ تركت مستقبل اوغندا دون حل، تلك الحكومة التي ادركت بوضوح عدم وجود دافع قوي في بريطانيا لتوسيع امبراطوريتها في شرق افريقيا، وان رجال الاعمال البريطانيين لم تحركهم القصص الطويلة عن مشاريعها التجارية الواعدة والمستثمرين رفضوا دعم الشركة المرخصة او تمويل بناء سكة حديد مومباسا- بحيرة فكتوريا دون ضمان الخزانة التي لم يسمح بها البرلمان. ورغم ذلك كله فان سالزبوري نفسه اعترف بان دواخل شرق افريقيا لاتملك سلع تصدير قابلة للتطور وان القطار سوف لن يؤتي ثماره لبضع سنين، وان الحكومة البريطانية تركت وبشكل مقصود علاقتها بالشركة غامضة وغير رسمية وذلك من اجل تفادي الاتهامات بالتبذير او الزام نفسها باي مسؤوليات ادبية. لقد كان واضحا لدى سالزبوري ان جلب اوغندا لاحضان الامبراطورية لن يتم من خلال الطريق الشعبي وان لايزج بها في ضوضاء الانتخابات، لذلك فضل ان يترك الوزارة دون اتخاذ قرار بشان اوغندا [2].

بعد وصول حكومة حزب الاحرار برئاسة غلادستون الى

(1) Robinson, op.cit, pp.309-310.
(2) Ibid, pp.310-311.

السلطة في آب ١٨٩٢ ، كان اول عمل هام واجهته الحكومة هو ان تقرر اي نوع من الاجراءات تتخذها حيال اوغندا خاصة وان الشركة اعلنت عدم قدرتها البقاء هناك بعد نهاية تلك السنة. فضلا عن ذلك، حدث انقسام خطير في الراي بين زعماء حزب الاحرار حول هذه المسالة، فقد وقف رئيس الوزراء غلادستون ووزير الخزانة السير وليم هاركورت Sir William Harcourt [1] وآخرين من الذين يشاطرونهما آرائهما المناهضة للاستعمار، بشدة ضد اي توسع جديد من جانب الامبراطورية، وكان هاركورت على وجه الخصوص شديد الضراوة في معارضته لضم اوغندا للامبراطورية البريطانية خوفا وفزعا من امكانية تزايد المنافسة الدولية في منطقة البحيرات العظمى[2].

تولى اللورد روزبري Lord Rosebery [3] وزارة الخارجية في

(١) هاركورت (١٤ تشرين الاول ١٨٢٧- ١ تشرين الاول ١٩١٤): سياسي بريطاني درس القانون في جامعة كامبردج، عمل محاميا وصحفيا، دخل مجلس العموم البريطاني عام ١٨٦٨ ، تقلد عدة مناصب منها منصب النائب العام في المدة (١٨٧٣-١٨٧٤) ، ووزير للداخلية (١٨٨٠-١٨٨٥) في وزارة غلادستون الثانية ، ووزيرا للخزانة (١٨٩٢-١٨٩٤) في وزارة غلادستون الرابعة. عرف عنه مناهضته للتوجه الاستعماري البريطاني في افريقيا. انظر:

The New Encyclopedia Britannica, Vol. IV, 900.

(٢) هولنجزوورث، المصدر السابق، ص٨٤.

(٣) روزبري (٧ مايس ١٨٤٧- ٢١ آيار١٩٢٩): رجل دولة بريطاني، شغل منصب رئيس الوزراء من ٣ آذار ١٨٩٤ وحتى ٢١ حزيران ١٨٩٥ ، اي في الفترة التي شهدت انقساما حادا بين الحكومة ومجلس اللوردات حول=

وزارة غلادستون، وعرف عن روزبري مناهضته لفكرة محاربة التوجه الاستعماري البريطاني في مجالس الحزب، حيث الحّ على الوزارة بان تاخذ على عاتقها مسؤولية ادارة اوغندا بعد ان اصبحت الشركة غير قادرة على الاستمرار بأدارتها[1]. وحاول جاهداً أن ينتهز الفرصة التي اتيحت له في اوغندا وقال في مذكرة صاغها السير بيرسي اندرسون في ٢٠ ايلول ١٨٩٢ بان : ((على بريطانيا ان تحتفظ باوغندا بهدف اعادة احتلال محتملة في السودان فرد عليه وليم هاركورت بان هذا هو قمة الشوفينية)) [2]. وفي ٢٣ ايلول تلقى اللورد روزبري دعماً من جمعية الكنيسة التبشيرية للوقوف ضد الانسحاب من اوغندا. وبعد الانقسام في الآراء، ومن اجل كسب الوقت، وافق مجلس الوزراء على اجراء دراسة اوسع، فتوصل الى تقديم مساعدة مالية من اجل ابقاء ادارة الشركة لاوغندا حتى ٣١ آذار ١٨٩٣ [3].

لم تغب مسألة اوغندا عن بال الراي العام البريطاني. ففي نهاية عام ١٨٩٢ ناشد مؤيدو ماكينون الراي العام البريطاني بان يمنع

=موضوع اوغندا. شغل منصب وزير الخارجية في حكومتي غلادستون من شباط الى تموز ١٨٨٦، و من آب ١٨٩٢ الى آذار ١٨٩٤. وشهدت فترة توليه رئاسة الوزراء (آذار ١٨٩٤- حزيران١٨٩٥) اعلان الحماية البريطانية على اوغندا. انظر:

The New Encyclopedia Britannica, Vol.VIII, p.672.

(١) هولنجزوورث، المصدر السابق، ص ص ٨٤- ٨٥.

(٢) ويسلنغ، المصدر السابق، ص ٢٧٥.

(3) Ingham, op.cit, p.50.

الانسحاب من اوغندا ، فحصلوا على مساندة قوية من المعنيين بالتجارة في عموم بريطانيا والذين كانت اوغندا بالنسبة لهم سوق واعدة ويجب ان تبقى مفتوحة للتجارة الحرة واذا لم يكن تطويرها ممكنا من قبل الشركة فان الحكومة البريطانية يجب ان تديرها مباشرة، خاصة مع وجود مشكلة في الاقتصاد البريطاني، فان التنازل عن سوق حيوي لمنافسي بريطانيا التجاريين لايمكن التفكير فيه[1]. ومن جانبه كتب لوغارد الى صحيفة التايمز البريطانية The Times مخاطباً غرف التجارة والجمعية الجغرافية الملكية بحدوث مذبحة لمسيحي بوغندا في حال سحب الحماية البريطانية. وفي ١١ تشرين الثاني ١٨٩٢ اصدرت اللجنة العامة لجمعية الكنيسة التبشيرية General Committee of The C.M.S. كتيب يحمل عنوان ((الازمة في اوغندا)) اعلنت فيه مسؤوليتها الخاصة في الازمة المأساوية القائمة في تاريخ اوغندا، وذلك لايصال شعورهم الى الرأي العام البريطاني عن الكارثة التي ستحل بشعب اوغندا اذا ما تم تنفيذ نيتهم بسحب حمايتهم وسحب قوات الشركة، ودعت المسيحيين الى حضور اجتماع قمة تنظمه الهيئات الدينية في عموم بريطانيا، وتم رفع ماصدر من قرارات ومذكرات وعرائض الى وزارة الخارجية. وفي كانون الاول وصل الشعور العام الى اوجه حيث اوضح الرأي العام البريطاني وجهة نظره المتعلقة بموضوع الانسحاب، بان الالتزامات الاخلاقية ونشر المسيحية والمدنية يتطلبان اتخاذ اجراء لمنع اخلاء اوغندا [2].

---

(1) Hynes, op.cit, p.127.
(2) Ingham, op.cit, p.50.

في الثاني من آذار ١٨٩٣ وبعد شهور عدة على توليه وزارة الخارجية صرح اللورد روزبري في خطبة بليغة عن الاستعمار القاها في المعهد الملكي الامبراطوري في بريطانيا ونشرتها صحيفة التايمز قائلة : ((انه لايتفق مع اولئك الذين يعتبرون ان الامبراطورية قد وصلت الى حد كافٍ من التوسع، بل راح يؤكد ان الواجب على بريطانيا ان تدعم مطالبها للمستقبل وان تدرك ان جزءاً من مسؤوليتها وتراثها هو ان تتنبه الى ان العالم، على قدر ماتستطيع المساهمة فيه، يجب ان يسوده الانجلو- ساكسون وليس اي شعب آخر)) [١].

على اية حال، فان تهديد الشركة بالانسحاب من اوغندا اثار الحكومة البريطانية الجديدة [٢]. وقبل ان تتخذ قرارها بشأن الانسحاب من اوغندا، عهدت الحكومة البريطانية الى قنصلها العام في زنجبار بورتال بالذهاب الى هناك كمبعوث امبراطوري وان يصحب معه عددا كبيرا من الضباط للقيام بالابحاث اللازمة عن هذا البلد وابداء الرأي بشأن الاساليب الادارية والسياسية التي يمكن وضعها لاوغندا، وامكانية تولي الادارة في اوغندا بدلا من الشركة [٣]. ويؤكد السير جارلس اليوت [٤] Sir Charles Eliot

---

(١) هولنجزوورث، المصدر السابق، ص٨٥.

(2) Bartlett, op.cit, p. 169.

(3) Johnston, op.cit.p.240.

(٤) السير جارلس اليوت (٨ حزيران١٨٦٢- ١٦ آذار١٩٣١): دبلوماسي واداري امبراطوري بريطاني وهو اول من بدأ سياسة سيادة الرجل الابيض في محمية شرق افريقيا البريطانية (كينيا فيما بعد)، وفضلا عن كونه باحثا ولغويا فانه خدم في السلك الدبلوماسي البريطاني لسنوات عدة، في روسيا عام ١٨٨٥ وفي مراكش عام ١٨٩٢ وفي الدولة العثمانية عام ١٨٩٣=

بان بورتال أُرسل الى اوغندا ليقرر ((افضل الوسائل للتعامل مع البلد، سواء الحاقها اداريا بزنجبار او غير ذلك))[1]. وبعد ان وصل بورتال الى اوغندا في ١٧ آذار١٨٩٣ اكتشف بان الطوائف لاتزال تنظر الى بعضها البعض بريبة وشك. ثم بدأ يستطلع الاوضاع من خلال الاستماع الى الاطراف الرئيسة المتصارعة على اوغندا وموقف كل طرف وما هي ابرزمطالبه. ففي ٢٤ آذار وجه الاسقف الكاثوليكي مفر هرث Mgr Hirth رسالة رحب فيها بالمبعوث البريطاني وفي نفس الوقت انتهز الفرصة ليعلن احتجاجه ضد المعاملة العدائية التي تعرض لها كاثوليك بوغندا من قبل ممثلي الشركة. ومن جانبه قدم النقيب وليم W.H. William مذكرة الى بورتال يوجه فيها بان الكاثوليك يجب ان تكون لهم زعامات تتناسب مع اعدادهم وسلطتهم ويجب ان يتم منحهم اراضٍ في المناطق القريبة من كمبالا Kampala[2]، والسماح لهم ببناء مراكز دينية في منجو (عاصمة الكاباكا). واتفق الاسقفان البريطاني الفرد تكر Alfred Tucker والفرنسي هرث على ان

= وكذلك في واشنطن عام ١٨٩٩. ثم عين في المدة (١٩٠٠ – ١٩٠٤) مندوبا في محمية شرق افريقيا البريطانية. انظر:

The New Encyclopedia Britannica, Vol. III, p.852.

(1) Eliot, op.cit, p.28.

(٢) كمبالا: وهي عاصمة اوغندا في الوقت الحاضر واحدى اكبر مدنها، يوجد فيها خط سكة حديد يربط مدينة مومباسا على ساحل شرق افريقيا مع مدينة كاسيس Kasese غرب كمبالا. وتعد كمبالا المركز التجاري والصناعي لاوغندا. بلغ عدد سكانها عام ١٩٧٠ قرابة ٣٣٠ الف نسمة.

انظر: African Encyclopedia,op.cit,p. 519.

اخلاء بريطانيا لاوغندا سيؤدي الى سفك دماء وفوضى[1].

في نيسان عام ١٨٩٣ انزل بورتال علم الشركة ورفع محله العلم البريطاني على حصن كمبالا معلنا نهاية مسؤوليات الشركة وانسحابها من أوغندا وبداية مرحلة جديدة في أدارتها تقع على عاتق القنصل البريطاني العام في زنجبار[2]. وفي الاسابيع التي تلت وصوله اوغندا بدأ بورتال بالاعداد لعقد معاهدة جديدة بين موانغا والشيوخ التابعين له من جهة وبين ممثلي الحكومة البريطانية من جهة ثانية، لسد الفراغ الاداري بعد انسحاب الشركة وتكون بديلا عن معاهدة لوغارد لعام ١٨٩٠. ففي ٢٩ مايس ١٨٩٣ تم التوقيع على المعاهدة الجديدة بين بورتال مبعوث الحكومة البريطانية وموانغا ملك بوغندا، واشارت المعاهدة الى الدوافع التي قادت موانغا الى طلب الحماية البريطانية، ومنحه الحق في الدخول في معاهدات مع قوى اخرى، وخيار الذهاب الى الحرب. ونقل الى الحكومة البريطانية رغبته بالسيطرة على تقييم وجمع واستخدام عائدات وضرائب البلد[3]. وفي غضون اقامته في اوغندا قسم بورتال ارض المملكة بين الطوائف الثلاث، وقرر ان يعين رئيسين لوزارة الملك بدلا من واحد وذلك لارضاء طائفتي الكاثوليك والبروتستانت. وبعد مغادرته اوغندا في ٣٠ مايس ١٨٩٣ عهد بورتال لماكدونالد مهمة الادارة المؤقتة لاوغندا[4].

---

(1) Ingham, op.cit, p.50.
(2) Ibid.
(3) Ingham, op.cit, p.52.

(٤) طوسون، المصدر السابق، ج٢، ص ٣١٤- ٣١٥.

في الاول من تشرين الثاني ١٨٩٣ لخص بورتال أرائه في تقرير ارسله من زنجبار الى وزارة الخارجية البريطانية لفت الانظار فيه الى اهمية اوغندا واستنكر التخلي عنها لاسباب اقتصادية ودينية[1]. فعلى الصعيد الاقتصادي، وصف بورتال موقع أوغندا بالقول : ((موقع استراتيجي ذو اهمية كبيرة، يسيطر على الشواطئ الشمالية والغربية لبحيرة فكتوريا وعلى الطريق الوحيد الى بحيرتي البرت وادوارد، وعلى مياه اعالي النيل... وهو المفتاح الطبيعي لكل وادي النيل واغنى مناطق وسط افريقيا. واذا انسحبت بريطانيا من اوغندا فان دولة ما ربما المانيا، سوف تستولي عليها... ان السيطرة على اوغندا تعني في خلال سنوات قلائل تفوق النفوذ والتجارة في اغنى واكثر منطقة ازدحاما بالسكان في وسط افريقيا))[2].

على الصعيد الديني، حذر بورتال وزارة الخارجية بان الانسحاب من اوغندا قد يؤدي الى مذبحة للمسيحيين البوغنديين، وان الخطر حقيقي بما فيه الكفاية. فقد اوجد التنافس الاوربي في اوغندا، كما هو الحال في مصر وزنجبار، ازمة في عمل الارساليات التبشيرية بسبب الانقسامات والخلافات الدينية بين البروتستانت البريطانيين والكاثوليك الفرنسيين وبين المسلمين والتي طالما ادت الى الحرب بين هذه الطوائف. وان نجاح لوغارد ساهم في تخفيف حدة الحرب بعد دحر المسلمين وتهديد الكاثوليك بالتعاون مع

---

(1) Eliot, op.cit, p.28.

(٢) عبده، المصدر السابق، ص١٥٦.

البروتستانت وادى الى فرض نوع من الاستقرار. لكن بانسحاب الشركة الى الساحل بدا مستحيلا ان يصمد الاستقرار الذي فرضه لوغارد مع استمرار الهجمات الارتدادية للمسلمين والصراع بين المسيحيين، وهو ما يؤشر العودة الوشيكة للحرب الأهلية في بوغندا[1]. الامر الذي ربما سيؤدي الى ضياع جهود الشركة التي بذلتها في تحقيق السلم بين القبائل الافريقية من جهة، والى عودة التنافس بين الكاثوليك والبروتستانت من جديد على مملكة بوغندا من جهة اخرى. مما دفع الحكومة البريطانية الى التفكير الجدي باتخاذ القرار المناسب بشأن مصير مصالحها الحيوية ليس فقط في اوغندا بل في عموم شرق افريقيا ومصر.

بالرغم من الانقسامات الحادة بين اعضاء الحكومة البريطانية بسبب موضوع الانسحاب من اوغندا. الا ان الانسحاب كان مقبول كليا لبعض اعضاء مجلس الوزراء في حكومة حزب الاحرار بما في ذلك السير وليم هاركورت وجون مورلي **John Morley** وغلادستون نفسه، من الذين يولون اوغندا اهمية قليلة، ويكرهون سياسة لوغارد الطموحة هناك[2]. لكن البرلمان البريطاني توصل في نيسان عام ١٨٩٤ الى اتخاذ قراره بالتخلي عن اي فكرة للانسحاب من المناطق البحرية، وجاء هذا القرار متوافقاً مع توصيات بورتال بخصوص اوغندا. و يبدو من الواضح ان قرار البرلمان لم يكن ليتم التوصل اليه بدون صراع بين اعضاءه وان

---

(1) Robinson, op.cit, p.316.
(2) Chamberlain, op.cit, p.69.

العديد من الاعتبارات قد اخذ بها من جميع اعضاءه الذين اعتبروا الانسحاب من السودان وترك غوردن لمصيره المحتوم وصمة على حزب الاحرار بالنسبة للامة البريطانية التي لم تكن مستعدة لتكرار مثل تلك الكارثة [1].

في آذار ١٨٩٤ وعقب استقالة حكومة غلادستون، اصبح اللورد روزبري رئيساً للحكومة التي اعلنت عزمها اعلان الحماية على اوغندا. وفي ١١ نيسان نشرت وزارة الخارجية في الحكومة الجديدة الكتاب الابيض، الذي تضمن تقرير بورتال حول اوغندا. وازاء حجج بورتال القوية والداعية للاحتفاظ باوغندا، اضطر المناهضون للتوسع البريطاني في الوزارة الى سحب معارضتهم لمد النفوذ البريطاني في شرق افريقيا. وفي الوقت ذاته صرحت الشركة بانها اقترحت على الحكومة البريطانية الانسحاب من جميع مناطق امتيازها لعام ١٨٨٨ والممتدة بين ساحل شرق افريقيا واوغندا بما في ذلك شريط السلطان الساحلي، وطلبت منحة من وزارة الخزانة اعترافا بالعمل الذي قامت به في كشف هذه المنطقة، ومنحها مبلغاً اضافياً من سلطان زنجبار تعويضاً لها لقاء تنازلها عن امتيازاتها في الساحل [2].

ومما لاشك فيه، فشلت الشركة في جهودها الرامية الى فتح شرق افريقيا للتجارة او جعلها سوقا واعدة لتصريف المنتجات البريطانية، ورافق ذلك الفشل انسحاب الشركة من اوغندا وشرق

---

(1) Ingham, op.cit, pp.60-61.

(٢) هولنجزوورث، المصدر السابق، ص١١٠- ١١١.

افريقيا البريطانية بشكل عام. الا ان التاريخ سوف يدين لها بالجهود الكبيرة التي قام بها نخبة من التجار والجنود لمنع وقوع تلك المناطق تحت النفوذ الالماني. من جانب آخر، فان ارغام الشركة على احتلال اوغندا من اجل صد الخطر الالماني غيّر من خططها وجعلها تتقدم بشكل اسرع باتجاه ذلك الخطر وتنفق اموال اكثر لانجاز هذه المهمة التي اضافت بشكل فعلي منطقة مهمة الى ملكيات التاج البريطاني، الا ان المساعدة التي حصلوا عليها من الحكومة في ذلك الوقت لم تكن بحجم المهمة التي قاموا بها. وعلى اية حال، فان حكومة المحافظين التي وافقت على الامتياز، جاءت بعدها حكومة الليبراليين لتلغيه فمنيت بريطانيا بخسارة بشرية ثقيلة في تلك الايام حيث من مجموع ١١٧ موظف ارسلتهم الشركة البريطانية توفى ٥٢ موظف اما في شرق افريقيا او بعد سنوات قليلة من عودتهم الى بريطانيا بسبب الامراض التي اصيبوا بها في شرق افريقيا [1].

---

(1) Hobley, op.cit, p511.

اعلان الحماية على أوغندا وشرق أفريقيا البريطانية وتبني وزارة الخارجية البريطانية تنفيذ مشروع سكة الحديد

دفع تنفيذ الشركة قرار انسحابها من مناطق النفوذ البريطاني الحكومة البريطانية الى البحث عن السبل الكفيلة بملئ الفراغ الاداري والاقتصادي الذي كانت الشركة تقوم به طيلة المدة السابقة. ولم يمض وقت طويل حتى اتخذ مجلس الوزراء البريطاني قراره باعلان الحماية على اوغندا. وبعد مناقشة مستفيضة للمسألة الاوغندية، وافق مجلس العموم البريطاني في ١١ آذار ١٨٩٤ بأغلبية ٢١٨ صوت ضد ٥٢ صوتاً، على وضع اوغندا تحت الحماية البريطانية [1]. وفي ١٨ حزيران ١٨٩٤ اعلنت الحكومة البريطانية رسميا الحماية على اوغندا، وتم نشر قرار الحماية البريطانية على اوغندا في جريدة لندن الرسمية يوم ١٩ حزيران ١٨٩٤ [2]، ذلك القرار الذي ادى الى ضمان النفوذ البريطاني على المصادر الحيوية

(1) Grenville, Freeman, Chronology of African History, 1ed, London, Oxford University Press, 1973, p.189.
(2) Quoted in: Ingham, p.62.

لنهر النيل [1].

في ٢٧ آب ١٨٩٤ اعلن السير هنري كولفل Sir Henry Colville [2]، الذي تولى ادارة المحمية في مايس ١٨٩٤ بعد انتهاء بعثة بورتال، رسمياً عن اقرار محمية أوغندا وأنها ظهرت للوجود في الاجتماع الذي عقد بين الكاباكا والزعماء في منجو، وفي نهاية الاحتفال ذهب موانغا الى كمبالا لتأكيد الاتفاقية التي وقعها مع بورتال عام ١٨٩٣ [3]. وبمستهل نشاطه في ادارة محمية اوغندا بدأ كولفل باخضاع كابريغا ملك بونيورو فارسل الرائد أوين Owen لمطاردته وتعقبه في كل مكان حتى تمكن من الحاق الهزيمة بقواته وضم اجزاء واسعة من مملكته الى اوغندا واقام عدة محطات حصينة بين بحيرتي البرت وفكتوريا [4].

وبعد تولي ارنست بيركلي Ernest Berkeley منصبه مندوباً بريطانياً على محمية اوغندا (مايس ١٨٩٥- كانون الاول ١٨٩٩) خلفاً للسير هنري كولفل، تواصل النشاط البريطاني لاحكام السيطرة على الممالك الاخرى في اوغندا. ففي ١٨ كانون الاول ١٨٩٥ ارسل بيركلي الى وزارة الخارجية يطلب منها الاذن بالتفاوض مع الزعماء المجاورين لجعلهم ضمن نطاق معاهدة ١١ آذار ١٨٩٤ التي فرضت بموجبها الحماية البريطانية على اوغندا.

---

(1) Al-soudani, op.cit, p.3.

(٢) انظر ملحق (٢) قائمة باسماء المندوبين والحكام البريطانيين في محميتي اوغندا وشرق افريقيا البريطانية لغاية عام ١٩٢٠.

(3) Ingham, op.cit, p.62.

(4) Ingham, op.cit, pp.63-65.

وفي ١٣ نيسان ١٨٩٦ وافق وزير الخارجية اللورد سالزبوري على ضم بونيورو، تورو، انكول وبوسوغا الى محمية اوغندا[1].

اما على ساحل شرق افريقيا، ففي شباط ١٨٩٥ كتب المندوب البريطاني British Commissinoer والقنصل العام في زنجبار آرثرهاردنج Arthur Hardinge (السير فيما بعد) (مايس١٨٩٤- تشرين الاول ١٩٠٠)، رسالة مطولة الى وزير الخارجية البريطاني اللورد كمبرلي Lord Kimberley (آذار١٨٩٤- حزيران١٨٩٥) وضح فيها خططه التي رسمها لادارة مناطق النفوذ البريطاني بعد انسحاب الشركة منها. فاقترح وجوب تقسيمها الى محميتين : الاولى وهي الشريط الساحلي بما فيه محمية زنجبار، الثانية وهي المنطقة الممتدة حتى اوغندا وتتألف من محمية شرق افريقيا وتوضع تحت الادارة البريطانية المباشرة. لكن الحكومة البريطانية رأت من جانبها انه لو تم وضع المنطقة الساحلية المشتملة على مومباسا تحت ادارة منفصلة عن ادارة المنطقة الداخلية فانه لايمكن تجنب نشوء صعوبات مالية وادارية معقدة، واقترحت بدلا من ذلك في ١٤ حزيران ١٨٩٥ أن تكون جميع المنطقة تحت رقابة الحكومة البريطانية المباشرة، وذلك لتجنب وجود ادارة ثنائية. وبالاضافة الى واجباته مندوباً بريطانياً وقنصلاً عاماً في زنجبار سوف يعين هاردنغ ايضا مفتشاً عاماً للحكومة البريطانية في محمية شرق افريقيا، وسيبقى الشريط الساحلي جزءاً من املاك السلطان، وان تدفع

(1) Ibid, pp.65-66.

الحكومة البريطانية من اجل استعمال هذا الشريط الساحلي لحكومة زنجبار ايجاراً سنوياً قدره ١١ الف باون وهو نفس المبلغ الذي كانت تدفعه الشركة من قبل للسلطان. فضلا عن ذلك فان الحكومة البريطانية سوف تدفع لحكومة السلطان مبلغ ٦ آلاف باون سنوياً بفائدة قدرها ٣٪ لمبلغ ٢٠٠ الف باون كان مفروضاً استعماله كبدل للشركة [١].

ومما لاشك فيه، مهد اعلان الحماية البريطانية على اوغندا الطريق لفرض الحماية على شرق افريقيا البريطانية. ففي الاول من تموز ١٨٩٥ اعلنت الحماية البريطانية رسمياً على تلك المنطقة الممتدة من مومباسا عبر مرتفعات كينيا الى ساحل بحيرة فكتوريا الشرقي، باسم محمية شرق افريقيا البريطانية. وفيما يتعلق بمصير الشركة اعلن السير ادوارد غري Sir Edward Grey (١٨٦٢-١٩٣٣) وكيل الوزارة للشؤون الخارجية Undersecretary of Foreign Affairs ان كل ما سوف تتسلمه الشركة هو مائتان وخمسون الف باون استرليني تدفع الخزانة البريطانية منه خمسين الف باون فقط، وهو نفس المبلغ الذي كانت الحكومة قد اعتزمت دفعه للشركة لتنازلها عن امتيازها وللعمل الذي انجزته خارج الشريط الساحلي، اما المبلغ الباقي وهو مائتا الف باون استرليني فتدفعه حكومة زنجبار، على ان يكون منها مائة وخمسون الف باون ثمناً لتنازل الشركة عن امتيازها، والخمسون

---

(١) هولنجزوورث، المصدر السابق، ص ١١٢- ١١٣.

الف باون الباقية تدفعه ثمناً لشراء موجودات الشركة الخاصة [1].

تم تعيين هاردنغ ليكون اول مندوب بريطاني في زنجبار ومحمية شرق افريقيا البريطانية معاً (١ تموز١٨٩٥- تشرين الاول١٩٠٠) [2]. وفي نفس اليوم اقيم احتفال رسمي في مومباسا لاعلان الانتقال الرسمي لادارة الساحل من يد الشركة الى الحكومة البريطانية حضره حشد كبير من اعيان العرب، وقام السير لويد ماثيوس باعتباره الوزير الاول لحكومة زنجبار، فقرأ رسالة السلطان حمد بن ثويني (١٨٥٧- ٢٥ آب ١٨٩٦ ٥/١٨٩٦ آذار١٨٩٣- ٢٥ آب ١٨٩٦) اعلن فيها رسمياً تسليم ادارة املاكه الى المقيم البريطاني المعين حديثاً، فيما اعلن هاردنغ في نفس الاحتفال بانه سوف يضطلع بالادارة ويقوم بتعيين الموظفين لتسيير دفة الامور في البلاد. وعند انتهاء الاحتفال اديت التحية لعلم السلطان الاحمر، وانزل علم الشركة من سارية المباني الحكومية وحل محله العلم القنصلي البريطاني [3].

ان فشل الشركة البريطانية في تحقيق اهدافها في شرق افريقيا يعود بدرجة كبيرة الى عدم وجود طرق مواصلات بين الساحل ومنطقة البحيرات. وكان من الصعب على بلاد تفتقر الى الانهار الصالحة للملاحة وطرق معبدة للمواصلات ان تحرز اية مشروعات تجارية فيها نجاحاً كبيراً وان رصف الطرق واستخدام دواب

---

(١) هولنجزوورث، المصدر السابق، ص ١١٦- ١١٧.

(2) Grenville, op.cit, p.191.

(٣) هولنجزوورث، المصدر السابق، ص١٢١.

الحمل في نقل البضائع الى داخل القارة، لم يكونا من الوسائل العملية للتغلب على مشكلة المواصلات في شرق افريقيا بشكل عام. ولم يكن من المستطاع التغلب على هذه المشكلة الا ببناء خط حديدي من الساحل الى وسط القارة، ومنذ وقت مبكر من عملها في شرق افريقيا ادركت الشركة البريطانية ضرورة بناء هذا الخط، الا ان المتاعب التي تعرضت لها الشركة واشتداد المنافسة البريطانية - الالمانية على مناطق النفوذ في منطقة امتيازها حال دون تنفيذها لمشروع سكة الحديد [1].

ومما لاشك فيه فان الحكومة البريطانية التي اعلنت الحماية على اوغندا وشرق افريقيا البريطانية ادركت في النهاية ضرورة بناء خط سكة حديد بين الساحل ومنطقة البحيرات اذا ما ارادت احكام سيطرتها الادارية والسياسية على تلك المناطق. ومن الجدير بالذكر هنا، ان مشروع خط سكة الحديد بقي معلقاً من عام ١٨٩٣ حتى اوائل ١٨٩٥ حينما احيل المشروع الى لجنة في وزارة الخارجية البريطانية مؤلفة من السير هنري بيرسي اندرسون والسير مونتاغو اومانى Sir Montagu Ommanney والسير الكسندر رندل والسير جون كيرك والسير هنري كولفل. فاجتمعت اللجنة في نيسان ١٨٩٥ كانت مهمتها الاساسية النظر في مسالة المواصلات بواسطة السكك الحديد وتخمين الحد الادنى للمبلغ الذي يمكّن من انشاء خط سكة حديد خفيف مجهز نسبيا على

---

(١) حراز، المصدر السابق، ص١٠٧.

اساس الافتراض المقدم من قبل الرائد ماكدونالد في تخمينه الاول لعام ١٨٩٢. وكانت النتيجة التي توصلت اليها اللجنة هي انه من الممكن انشاء خط بمقياس ٣ قدم ذو قضبان خفيفة جدا وبكلفة ١٧٥٥٠٠٠ الف باون استرليني وهو اقل بمقدار ٤٨٥ ألف باون عن تخمين ماكدونالد البالغ ٢٢٤٠٠٠٠ الف باون، الامر الذي دفع البرلمان بالتصويت في آب ١٨٩٥ على ٢٠ الف باون كنفقات اولية للمشروع. وفي اوائل ايلول تشكلت لجنة في وزارة الخارجية البريطانية للاشراف على تنفيذ مشروع سكة الحديد سميت ((لجنة سكة حديد اوغندا)) **Uganda Railway Committee**، برئاسة السير هنري بيرسي اندرسون وانتخب السير الكسندر رندل المهندس الاستشاري للاشراف على العمل وتنظيم تفاصيله، وانضم السير جون كيرك الى اللجنة في وقت لاحق[1].

تزامنت هذه التطورات مع تولي جوزيف تشامبرلن وزارة المستعمرات (٢٨ حزيران١٨٩٥- تشرين الاول ١٩٠٣)، والذي كان من اشد انصار السياسة الامبريالية التوسعية ويمكن ان يساهم في تلبية طموحات الامبراطورية البريطانية[2]. ويعد تعيينه تتويجا للاستعمار التجاري في ثمانينيات وتسعينيات القرن التاسع عشر، وكان هدف تشامبرلن تطوير الثروات المهملة للامبراطورية الاستوائية، وهذا يعني ببساطة الاعتراف الرسمي بما يتطلبه

---

(1) N.A, F.O: Uganda Railway, C- 8049, Memorandum Relating To the Uganda Railway Bill, Treasury Chambers, 10 April 1896.

(٢) الخيقاني، المصدر السابق، ص ٢٢٤.

المجتمع التجاري في الحقبة السابقة. لقد كان هناك تأييد واسع في اوساط العمل لمقترحات وزير المستعمرات الجديد في تغيير المناطق الاستوائية التابعة للنفوذ البريطاني الى مناطق خاضعة للاقتصاد البريطاني والتي من الممكن ان تجهز البلد بالغذاء والمواد الخام وتغذي الاسواق المتزايدة من فائض الصناعة البريطانية. ان الحكومة البريطانية سوف تهيئ اطار القانون والنظام وسوف تبني السكك الحديد والبنى التحتية الاخرى التي يتطلبها التطور الاقتصادي[1].

على اية حال، فان مشروع سكة الحديد اخذ طريقه الى التنفيذ ووقع العبئ الكبير في تنفيذه على الحكومة البريطانية وادارة المحميتين واللجنة التابعة لوزارة الخارجية البريطانية[2]، حيث بدات تلك اللجنة باولى اجتماعاتها في ١٠ ايلول ١٨٩٥ برئاسة السير هنري بيرسي اندرسون لدراسة السبل الاقتصادية الكفيلة بتنفيذ المشروع. وبعد دراسة متأنية لتقارير المسح الاولي لعام ١٨٩٢ وجدت اللجنة بانه اذا لم يكن الاقتصاد المباشر هو الاعتبار الاول فسيكون من غير الحكمة انشاء خط خفيف في بلد له طبيعة جغرافية متنوعة (كما ورد في مسح ماكدونالد الاولي). وتوصلت اللجنة الى ضرورة انشاء خط كفوء وزيادة المقياس الى المقياس المتري على غرار نظام سكك الهند والخطوط المصرية المزمع انشاؤها ووزن القضبان المستخدمة هي من وزن ٥٠ ليبرة لكل

---

(1) Hynes, op.cit, pp138-139.
(2) Hobley, op.cit, p513.

ياردة كما جاء في توصية المهندسين الاصلية في المسح الاولي. وقد تمت المصادقة على التوصية من قبل وزارتي الخارجية و الخزانة البريطانيتين[1].

بعد المزيد من الدراسة اصبح واضحا لدى اللجنة المشرفة على تنفيذ خط سكة الحديد، ان المسوحات التفصيلية ربما تغير النتائج التي توصل اليها الضباط الاكفاء الذين مسحوا مسار الخط في عام ١٨٩٢. فقد بنيت تقارير كبير المهندسين آنذاك على ان الانحراف من الساحل الى السهل المرتفع سيكون اكثر تكلفة مما كان متوقعا، اما بخصوص الريف الصعب بعد منطقة ماو فاللجنة ادركت انه بغياب المسوحات التفصيلية فان هناك عنصر عدم الثقة. لذا فان اعضاء اللجنة يدركون انه من غير الممكن القول ان تخمين ماكدونالد للكلفة الاولية لايمكن تجاوزه بالاضافة الى ذلك يبدو لهم بشكل اكيد ان جزء من الانفاق الاضافي الذي تكهن به ماكدونالد يجب ان يتم توفيره قبل العمل بتنفيذ الخط. وتمسكت اللجنة بانها سوف توصي بتخصيص ٣ مليون باون لتكون قادرة على انجاز ١٠٠ ميل من خط السكة خلال العام الاول [2].

عرض مشروع قانون سكة حديد اوغندا ((الصندوق المدعوم Consolidated Fund)) في القراءة الاولى امام مجلس

---

(1) N.A, F.O: Uganda Railway, C- 8049, Memorandum Relating To the Uganda Railway Bill, Treasury Chambers, 10 April 1896.
(2) Ibid.

العموم في ٣ تموز ١٨٩٦. وكانت هنالك معارضة جديرة بالاهمية من قبل السيد هنري لابوشير Mr. Henry Labouchere[1] وهو سياسي راديكالي ورئيس تحرير دورية تروث Truth حيث اشار الى انه قد احتج وسيحتج دائماً على اضاعة الأموال العامة بهذه الجسامة، وهو احد اسباب معارضته لموضوع ضم اراضٍ جديدة الى الامبراطورية البريطانية التي تعلم تماماً انه اذا ما تم الحاق بعض المناطق الغابية البائسة في وسط افريقيا فسوف تتم الدعوة لبناء خط سكة حديد يوصل اليها، ونفى ان تكون لاوغندا اية قيمة في المستقبل بعد مد خط سكة الحديد اليها. وانكر لابوشير ان تكون هنالك منتجات يمكن ان تجلب الى الشاطئ، او تكون لها اية فائدة محتملة وهو يعتقد : ((ان الافارقة قوم من الكسالى واذا

---

(١) لابوشير (١٨٣١- ١٩١٢): صحفي وسياسي بريطاني ولد في لندن ودرس في ايتون Eton، عمل دبلوماسياً في سانت بطرسبيرغ St Petersburg ودرسدن Dresden بين (١٨٥٤- ١٨٦٤). في عام ١٨٦٤ التحق بحزب الاحرار، ثم اصبح عضواً في مجلس العموم البريطاني كليبرالي للسنوات (١٨٦٥)، (١٨٦٧) و (١٨٦٨)، وراديكالي للمدة (١٨٨٠- ١٩٠٦). يعد احد ابرز المؤيدين المخلصين لغلادستون. وعرف عنه المطالبة بالغاء مجلس اللوردات ومعارضته للتوجه الاستعماري، لجوزيف تشامبرلين وبعض اعضاء حزب الاحرار الاستعماريين، والذي قاد الى حرب البوير (١٨٩٩- ١٩٠٢) في جنوب افريقيا. وهو رئيس تحرير ومالك دورية تروث التي تاسست عام ١٨٧٧ في لندن. انظر:

Everyman's Encyclopedia, vol.7, p.282; The New Encyclopedia Britannica, vol.7. p.80.

ما تمكن الافريقي من ايجاد افريقي آخر للعمل بدلاً عنه فانه يفعل كذلك))[1]. ويبدو لنا ان السيد لابوشير ومن يتعاطف مع رأيه ركزوا على الجانب الاقتصادي للخط دون الالتفات الى الفوائد السياسية والستراتيجية والعسكرية، وكانوا يجهلون اهمية اوغندا لمصر ولنهر النيل وللوجود البريطاني في مصر وفوق ذلك لقناة السويس شريان المواصلات الاكثر اهمية. ورغم هذه الانتقادات التي وجهها لابوشير لمشروع القانون الا انه اجيز في مجلس العموم بـ (٢٥٥) صوت مقابل (٧٥) صوتاً. وفي القراءة الثانية في ٢٨ تموز ١٨٩٦عارض السيد لابوشير مجدداً القانون وقدم تعليقات في غاية الخشونة اثناء تمرير المقترح حيث قال : ((ان هذا المجلس هو مع فكرة انه ليس بالامكان التصويت على تخصيصات عامة اضافية لانشاء هذه السكة حتى تقدم تقديرات اكثر وضوحاً ودقة)). واجيزت القراءة الثانية في مجلس العموم باغلبية (٢٥٣) صوتاً[2].

وخلال تلك المناقشات التي جرت في مجلس العموم بندات الاصوات المؤيدة للقانون تتعالى. اذ اعترف وكيل وزارة الخارجية البريطانية للشؤون البرلمانية جورج كيرزن George Curzon (١٨٥٩- ١٩٢٥/ ١٨٩٥- ١٨٩٨) بان الغرض الرئيسي من بناء هذا الخط الحديدي : ((هو ان يجلب الى الساحل ليس فقط موارد محمية اوغندا، بل كذلك موارد كل بلاد اعالي النيل

(1) Quotid in: Whitehouse, op.cit, p.4.
(2) Whitehouse, op.cit, p.4.

والكونغو... والتي تحيط من مسافة ليست بعيدة بموارد بحيرة فكتوريا، التي سيكون الخط الحديدي المنفذ الطبيعي لها))[1].

وفي مجلس اللوردات، واثناء القراءة الثانية قال اللورد روزبري: ((اعتقد انه كما كانت ميزانيتكم جسيمة لقمع تجارة العبيد على سواحل شرق افريقيا، وكما كانت جهودكم هائلة تلك الجهود التي كرستموها لمحق هذا الطريق المرعب، طريق تجارة العبيد، فانه لن يكون بمقدوركم تحقيق ضربة مميتة ومباشرة لها، فانه بمستطاع انشاء هذه السكة ان تنجز كل ذلك... هذه السكة التي قد حثت الحكومة على انشائها))[2].

بعد ان اجيز قانون سكة الحديد، بدأت الاستعدادات المالية اللازمة لانشاء الخط والتي وردت فيما سمي بلائحة ((سكة حديد اوغندا)) من مومباسا الى بحيرة فكتوريا عبر محميات زنجبار وشرق افريقيا البريطانية واوغندا بكلفة تخمينية، ماعدا الانفاق الذي نصت عليه لائحة التخصيصات لعام ١٨٩٥، بحوالي ٣ مليون باون. وبالنظر لاقرارها من قبل الملكة بعد موافقة مجلسي العموم واللوردات، فقد بدات وزارة الخزانة بتخصيص مبلغ لايتجاوز في مجمله ٣ مليون باون كما هو مطلوب من وزارة الخارجية لاجل تغطية نفقات انشاء خط سكة حديد اوغندا سواء الذي استحصل قبل او بعد صدور اللائحة. ويتعين على وزارة الخارجية ان تقدم الى وزارة الخزانة تخميناً، مع تفصيلات كما يطلب منها، بالانفاق

(١) حراز، المصدر السابق، ص ١١٠.

(2) Whitehouse, op.cit, P.4.

والمدة التي ينفق ضمنها هذا المال. وان على وزارة الخارجية ايضا، وفي كل سنة مالية، ان تضع امام مجلس العموم تقريرا بالشكل الذي تتطلبه وزارة الخارجية بالاموال التي صرفتها والتي اقترضتها والضمانات التي توفرها هذه اللائحة، وان كل تقارير الانفاق تحت هذه اللائحة يجب ان تدقق وتسجل من قبل مراقب الحسابات والمدقق العام في وزارة الخزانة. ويشار الى هذه اللائحة باسم ((لائحة سكة حديد اوغندا لعام ١٨٩٦))[1].

وللبدء بالعمل بشكل فعلي وجدت اللجنة انه من الضروري اعطاء الاولوية لاختيار كادر المهندسين الذي سينفذ المشروع في شرق افريقيا. فتم اختيار شخص بمنصب رئيس مهندسين ذو خبرة طويلة ومتنوعة في تنفيذ سكك الحديد في البلدان الاستوائية ويتمتع بتوصيات ممتازة من اعضاء قياديين في المهنة، وتم اختيار مساعديه من بين عدد كبير من المرشحين. وبعد دراسة متانية جدا من قبل السيد كالاهان F.L.O'Caallaghan والسير الكسندر رندل، المستشاران المهنيان للجنة سكة الحديد التابعة لوزارة الخارجية البريطانية، تم الحصول على عدد قليل من الفنيين على سبيل الاعارة من الحكومة الهندية. واعلنت اللجنة في تشرين الثاني ١٨٩٥ بان رئيس المهندسين سيكون السير جورج وايتهاوس Sir George Whitehouse[2] الذي يمتلك الكثير من الخبرة في بناء

(1) N.A, F.O: Parliamentary Papers, (Bill 305), Uganda Railway, 1896.

(٢) وايتهاوس (٢٦ تموز ١٨٥٧ – تشرين الاول ١٩٣٨): مهندس بريطاني شغل منصب كبير مهندسي سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا. درس الهندسة في كنغز كولج King's College في لندن فاصبح وهو بعمر=

سكك الحديد في اجزاء واسعة من العالم بما في ذلك بريطانيا، جنوب افريقيا، الهند والمكسيك وامريكا الجنوبية[1].

على اية حال، فان تكليف وزارة الخارجية البريطانية تنفيذ مشروع سكة حديد مومباسا - بحيرة فكتوريا، هو بمثابة أعلان نهاية مرحلة الشركة التجارية المرخصة وبداية لمرحلة مهمة في تاريخ تاسيس المصالح البريطانية في شرق افريقيا، وهي مرحلة الاشراف المباشر من قبل وزارة الخارجية البريطانية على تلك المصالح التي اخذت تتطور بعد تبني الحكومة والبرلمان للمشروع. من جانب آخر، يؤشر تبني وزارة الخارجية تنفيذ خط سكة الحديد الى دلالات واضحة على رغبة الحكومة البريطانية باحكام سيطرتها ليس فقط على منطقة البحيرات العظمى، التي تعد المصدر الحيوي لنهر النيل، بل تعزيز وجودها في مصر ومنع اي تفوق اوربي في تلك المناطق.

=مبكر عضواً بمؤسسة الهندسة المدنية. مارس العمل الهندسي في اجزاء واسعة من العالم ولعب دوراً بارزاً في انشاء سكة حديد بولان Polan Railway في شمال غرب الهند وحصل على تكريم من حكومة الهند، شارك في بناء سكك حديد المكسيك والبرازيل وجنوب افريقيا. في عام ١٩٠٢ حصل على لقب فارس (K.C.B.) اثناء خدمته في سكة حديد مومباسا - بحيرة فكتوريا. وفي عام ١٩٠٤ تولى منصب رئيس المهندسين في خط السكة الحديد بوسط الارجنتين وبيونس ايرس Buenos Ayres وروزاريو Rosario. في عام ١٩١٠ تقاعد وايتهاوس عن العمل وتوفي عام ١٩٣٨ بعد عمر ناهز الحادية والثمانين. انظر:

Whitehouse, op.cit, p.15.

(1) Amin, op.cit, p.42.

الفصل الثالث

الخارجية البريطانية تتولى تنفيذ مشروع سكة حديد مومباسا ـ بحيرة فكتوريا ١٨٩٦ـ١٩٠١

- انجاز المراحل الاولية للمشروع انطلاقاً من مومباسا.
- السكة الحديد تصل الى نايروبي.
- السكة الحديد تصل ميناء كيسومو على بحيرة فكتوريا.
- الادارة البريطانية للمشروع وابرز الصعوبات التي واجهتها.

انجاز المراحل الأولية للمشروع
انطلاقا من مومباسا

قبل البدء بانشاء الخط كان يجب انجاز الشيء الكثير في مومباسا التي تم اختيارها منطلقاً لخط السكة الحديد، فبعد وصول رئيس المهندسين السير جورج وايتهاوس الى جزيرة مومباسا في ١١ كانون الاول ١٨٩٥ بدأ باتخاذ الخطوات اللازمة لتنفيذ المشروع، كاستقبال العمال وتجهيز المخازن، في حين كان المهندسون منشغلين في تدقيق وتهيئة العمل لاجراء المسوحات للجزء الساحلي وارضية المخازن وتنظيم قاعدة للعمليات في مومباسا على امل ان تبدأ الاعمال على الارض بشكل جماعي. وتم شراء وارسال معمل ومواد لحوالي ٣٠ ميل من خط السكة ومخازن لكميات كبيرة الى مومباسا[1].

قام رئيس المهندسين بالاتصال بالسيرآرثر هاردنغ القنصل العام في زنجبار والمندوب البريطاني في محمية شرق افريقيا البريطانية ليحصل على موافقته في امور تتعلق بالارض التي سينشأ عليها

---

(1) N.A, F.O: Uganda Railway, C- 8049, Memorandum Relating To the Uganda Railway Bill, Treasury Chambers, 10 April 1896.

موقع العمل في مومباسا والتباحث معه في بعض القضايا الفنية الاخرى، واختيار موقع لانشاء المحطة الاولى لسكة الحديد وتهيئة ساحات واسعة لخزن مواد البناء وورش العمل وبناء مسرح ارضي وربطه بساحات الخزن بواسطة سكة حديد. فضلا عن تسوية الارضية والارصفة اللازمة لمواد الخط الدائمي وبناء وتجهيز ورشة عمل مناسبة لنصب واصلاح القاطرات المستخدمة في مد السكة، بالاضافة الى تجهيز كمية كافية من الماء الصالح للشرب[1].

ان مساحة الارض المستوية المفتوحة على جزيرة مومباسا وقربها من خليج كلنديني Kilindini الممتاز، الذي يبلغ طوله ثلاثة اميال ويعرض ٢٠٠٠ قدم[2]، جعل منها الموقع الافضل كمخزن لمواد البناء ومركز لاصلاح السفن ومنطلق للخط الحديدي فضلا عن الامتيازات الكبيرة والطبيعة الانكسارية للتربة في المناطق الساحلية، كل هذه العوامل جعلت رئيس المهندسين يتخذ من هذه الجزيرة قاعدة له. وقبل مد الميل الاول من السكة كان من الضروري اتمام الترتيبات على مومباسا لتكون نقطة الانطلاق للخط الحديدي، حيث حصل على مساحة ٣٧٢ أيكر[3] من الارض معظمها املاك خاصة، وعلى هذه المساحة المفتوحة تم بناء محطة و مخزن لمواد الخط الثابت ومواد جسور قرابة سبعمائة ميل من الخط، ونصب مكاتب وقواعد للكادر الرئيسي واخرى

---

(1) N.A, F.O: Africa. No.4 (1897), Report on the Progress of the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway, 1896-97. p.3.

(2) Weinthal, op.cit, vol.4, p.195.

(٣) الايكر يساوي حوالي ٤٠٠٠ م٢.

للكادر المساعد[1]. وسرعان ما اصبحت مومباسا مركز النشاط الرئيس للعمل وتحولت سواحلها ذات الرمل الابيض الى مخازن لمواد الانشاء ولطخت بقع الزيت المياه الزرقاء لخليج كلنديني[2].

شكلّ رئيس المهندسين أقسام عدة لتوزيع مهام العمل وهي قسم تهيئة الارضية وقسم المسوحات الاولية لفحص المنطقة وقسم مسح المناطق الجبلية وقسم تسوية الارض وتجهيز التربة للخط المرصوف وقسم مد االعوارض الخشبية لوضع القضبان لجعل الطريق سالك ومهيأ للقطارات التي تحمل المواد الاولية اللازمة لانجاز الخط، ثم بعد ذلك بدأت الاعمال الاولية. فعند وصول الكادر الى مومباسا لم يجدوا اي نوع من المساكن لهم او للعمال ولاية مخازن للمواد الاولية الخاصة بالمشروع، فكانت الحاجة الاولية الملحة هي ضرورة بناء اكواخ تؤمن لهم ملجأ والخطوة الثانية تجهيز مواقع للمخازن المتوقعة والثالثة تجهيز بواخر تحميل والتي من المتوقع ان تصل اولاها في مايس ١٨٩٦، وتم شراء ثلاث مراكب من مالكيها وانشاء محطة سفن صغيرة على خليج كلنديني[3].

اكتشف رئيس المهندسين ان المسح الاولي الذي اجراه الكابتن ماكدونالد وفريقه عام ١٨٩٢ لم يكن مناسباً تماماً وتم بعجالة،

(1) N.A, F.O: Africa. No.4 (1897), Report on the Progress of the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway, 1896-97, p.4.
(2) Amin, op.cit, p.47.
(3) N.A, F.O: Africa. No.4 (1897), Report on the Progress of the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway, 1896-97.p.4.

على افتراض ان مسحاً اكثر تفصيلاً للطوبغرافية وانواع التربة وما الى ذلك سيسبق التنفيذ الفعلي لمد السكة الحديد[1]. لذا قررّ رئيس المهندسين ان الخطوة الاولى التي يجب اتخاذها هي تنظيم فرق مسح تتقدم فرق الانشاء للعمل في مقدمة الخط لتنفيذ المسوحات التفصيلية الضرورية قبل البدء ببناء الخط. ففي ١٢ كانون الاول ١٨٩٥[2] تم انزال فريقين من فرق المسح في ميدان العمل ولم يتم اضاعة اي وقت، حيث بدأ الفريق الاول في تحديد موقع الاميال القليلة الاولى لمسار الخط من الساحل صعوداً الى هضبة راباي ومتقدماً باتجاه نهر فوي. وتمكن الفريق من تحديد موقع حوالي ٤٠ ميل وخطوط اولية تمتد لمائة ميل[3].

اما الفريق الثاني فقد تحرك بعد ذلك بقليل الى كيبويزي Kibwezi في الميل ١٩٥ حيث كان قطاع صعب من البلاد ويتوقع له ان يأخذ وقتاً اطول في الانجاز. وكانت التعليمات لهذا الفريق ان يبدأ تحديد مواقع السكة متراجعاً حتى يلتقي بالفريق الاول الذي

---

(1) Amin, op.cit, p.42.

(٢) وفقاً للتقويم الكيني يعني هذا اليوم بدء الاستعمار البريطاني للبلاد لانه اليوم الذي بدأ فيه مد السكة. وبالتالي اتخذ هذا اليوم تاريخ لاستقلال كينيا فصار يوم ١٢ كانون الاول ١٩٦٣ يوماً لاعلان الاستقلال. للمزيد من التفاصيل. انظر:

السوداني، صادق حسن، حركة التحرر الوطني في كينيا، محاضرات القيت على طلبة الدراسات العليا (ماجستير حديث) قسم التاريخ، كلية الاداب – جامعة بغداد، السنة التحضيرية ١٩٩٦- ١٩٩٧.

(3) Whitehouse, op.cit, p.5.

التحق به في تشرين الاول ١٨٩٧ وقد عمل هذا الفريق في مناطق كثيفة الادغال جعلت العمل يتطلب جهداً شديداً ومرهقاً استغرق ٢٢ شهراً، وتواصل المسح بعد ذلك حتى نايروبي **Nairobi** وقد اخذ هذا القطاع ذي ال : ١٣٠ ميلاً ١٢ شهراً من العمل[1]. وفي تشرين الاول ١٨٩٦ ارسل فريق مسح ثالث الى بلاد الكيكويو لتحديد الخط من سهول آثي **Athi Plains** الى قمة حافة كيكويو **Summit of the Kikuyu escarpment** ودراسة افضل منحدر لاجتياز رفت فالي. ونتيجة لهذه المسوحات تم اختيار خط يبعد حوالي عشرة اميال شمالاً عن الخط الاصلي المقترح[2].

انجز المساحون عملاً كبيراً وشاقاً في ظل ظروف مناخية صعبة وفي مناطق شاسعة غير مالوفة بالنسبة لهم، فمشكلات المساحين يمكن ان نقيمها عندما ندرك ان جميع فرق المسح التي توغلت في الداخل، ماعدا الفريق الذي عمل في بلاد الكيكويو، توجب عليها جميعا الاعتماد على الساحل كلياً من اجل الطعام والامدادات الاخرى التي تحمل جميعها على الرأس. وبينما كانت فرق المسح الثلاث تعمل فوق جبل الماو كانت هنالك مجاعة فظيعة في بلاد الكيكويو[3] ولم يكن ممكناً الحصول على اي طعام،

(1) N.A, F.O: 403/224, Construction of Uganda Railway, No.142. Minutes of the Thirtieth Meeting of the Uganda Railway Committee, December 3, 1896.Annex (A) Mr. Whitehouse Report.
(2) Whitehouse, op.cit, p.5.
(٣) وهي المجاعة التي انتشرت في تلك المناطق بين عامي ١٨٩٧ و ١٨٩٨ بسبب عدم سقوط الامطار لموسميين متتاليين فضلا عن انتشار الاوبئة كالجدري والانفلونزا وطاعون الماشية التي ادت بالنتيجة الى تراجع الزراعة وقلة الموارد الغذائية. انظر:
Munro, Colonial Rule and the Kamba, p.47.

لذلك كان يجب تجهيز طعام لخمسمائة رجل من الساحل لمسافة ٤٨٠ ميلاً[١]. وعلى الرغم من ان عملية المسح هذه قد تعرضت الى بعض الصعوبات في الاشهر الاولى من سنة ١٨٩٦، الا ان نتائج هذه المسوحات اوضحت اختلافات كبيرة مقارنة بالمسوحات الاولية للمشروع الامر الذي سيغير التخمينات الاولية للكلفة والوقت الكافي لانهاء العمل لحين معرفة المزيد من التفاصيل، حيث كشفت تلك المسوحات الجديدة تكسرات ارضية تجعل من الضروري القيام بجهد كبير من الاعمال الارضية تصل الى حوالي ٣٥ ميل. فضلا عن ذلك، كشفت تلك المسوحات بان معظم البلاد فيما بعد نهر تسافو هي اراضي وعرة[٢].

وللانتقال من المسح الى البناء، قررت اللجنة الادارية في وزارة الخارجية البريطانية ان خط سكة الحديد يجب ان يفتح في اقصر مدة زمنية ممكنة، وانه على الرغم من ان الهدف الاساسي هو بناء خط فعال ودائمي، فانه يجب تجاوز الاشغال الثقيلة التي تؤخر التقدم في مد الخط بانشاء خطوط سكك مؤقتة. ونصت التعليمات الواردة من لندن على مد سكك الحديد المؤقتة بالقرب من مواقع الاشغال الدائمية للجسور ومجاري المياه والقواطع الصخرية. وتنفيذاً لتلك التوصيات بدأ رئيس المهندسين في نيسان ١٨٩٦ ببناء الجسور المؤقتة قبل ان يصبح ممكناً بدء الانشاءات للجسور الدائمية تمهيداً لمد السكة الحديد[٣].

---

(1) Whitehouse, op.cit, p.6.
(2) N.A, F.O: Africa. No.4 (1897), Report on the Progress of the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway, 1896-97, p.3.
(3) Whitehouse, op.cit, p 6.

في ٣٠ مايس ١٨٩٦ اصبح كل شيء على اهبة الاستعداد لمد الميل الاول للسكة عند محطة مومباسا، واحتفل بهذا اليوم التاريخي الذي تم تسجيله لبدء العمل بمد سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا[١]. وعلى الرغم من ضخامة الاحتفال الذي اقيم بهذه المناسبة، الا ان الخط لم يتقدم اكثر من ميلين قبل ان تعترضه اولى المشاكل حيث المياه الضحلة والضفاف الطينية لمنطقة ماكويا Makupa القريبة من الساحل، فقرر وايتهاوس انشاء جسر خشبي مؤقت سمي بجسر سالزبوري واعيدت تسميته فيما بعد باسم جسر ماكويا. وفي الوقت الذي كان هناك الكثير من الاشجار في المنطقة المجاورة، لم يكن احد يعرف مدى ملاءمتها لبناء الجسر، وهناك غابات كثيفة تحتوي على اخشاب صلبة جيدة على مرتفعات منطقة الداخل ولاتوجد اية وسيلة لنقل جذوع الاشجار الثقيلة الى ان تم انشاء خط سكة الحديد. وحينما اكتشف بان مياه خليج ماكويا موبوءة بحشرات مختلفة يمكن ان تأكل الدعامات الخشبية للجسر، اقتنع وايتهاوس في النهاية باستخدام الاخشاب المستوردة من اوربا فقط[٢].

يعد جسر سالزبوري في منطقة ماكويا الممتد من جزيرة مومباسا الى البر الرئيسي، ذا مستوى منخفض ومدعم بالاخشاب

---

(١) انظر ملحق رقم (٣) جدول يوضح مراحل بناء الخط بحسب الاشهر والسنوات وعدد الاميال المنجزة من الميل الاول وحتى آخر نقطة على بحيرة فكتوريا.

(2) Amin, op.cit, p.47.

وبطول حوالي ٥٠٠ م استغرق انجازه ٩٢ يوماً وافتتح للعمل في ٤ ايلول ١٨٩٦، أول الجسور المهمة لبناء سكة حديد مومباسا، وظل مستعملاً لواحد وثلاثين شهراً حتى اكمال الجسر الفولاذي، اذ كانت الهياكل الحديدية الدائمية للجسر في طور التجهيز في بريطانيا لان الهياكل الخشبية لاتدوم طويلا مع استمرار تساقط الامطار. واجهت عملية بناء الجسر ومد الثلاثين ميل الاولى من الخط بعض الصعوبات مثل غزارة الامطار، فضلا عن طبيعة الارض الوعرة بعد الساحل. وبعد عبورالحافة التي تفصل جزيرة مومباسا عن الساحل يبرزارتفاع مفاجئ ونطاق بعد نطاق من التلال كثيفة الغابات تحاذي الواحدة تلو الاخرى، ولمسافة ١٥ ميل ترتفع الى حوالي ٥٦٠ قدم فوق مستوى سطح البحر، بعدها تبدأ المنطقة تشهد تموجاً اكثر مما هو متوقع مع استمرار كثافة الغابات مما زاد من تكاليف ووقت انجاز عملية البناء، حيث كان من الضروري قطع اميال من الاحراش الكثيفة جداً التي لم تسمح بالتحرك اكثر من ربع ميل يومياً[1].

تشكل الايدي العاملة محوراً اساسياً لانجاز المشروع، وكانت الحاجة الى العمال المحليين كحمالين فقط كونهم لايمتلكون خبرة ومهارة عملية. ففي العام ١٨٩٥ كانت وسيلة النقل الوحيدة في البلاد هي الحمالين السواحيليين من الساحل وزنجبار، وكان

(1) N.A, F.O: Africa. No.4 (1897), Report on the Progress of the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway, 1896-97, p.5.

عدد هؤلاء محدوداً للغاية. كانوا يحملون ثقلاً مقداره ٦٠ ليبرة[1] بالاضافة الى مايكفي من الطعام لمدة عشرة ايام ومايزن ١٥ ليبرة اضافية، ومعدل مايقطعونه من الرحلة ١٢ ميل يومياً. ولاطعام ٥٠٠ رجل من الذين استخدموا في عملية المسح فوق حافة الماو ويمعدل مسافة حوالي ٢٠٠ ميل بعيداً من نهاية خط السكة، فان الحاجة كانت الى قوة لاتقل عن ١٠٠٠ حمّال[2]. الامر الذي تطلب الاستعانة بأيدٍ عاملة لديها خبرة في مجال العمل بانشاء خطوط سكك الحديد، فتمت مفاتحة حكومة الهند لاستقدام العمال من هناك وتم اختيار ٢٠٠٠ من العمال غير الماهرين وعدد آخر من العمال الماهرين كالبنائين والنجارين والحدادين والكتبة والمساحين والمصممين، ووصلت الدفعة الاولى البالغة ٣٥٠ من الحمالين الى مومباسا خلال شهري كانون الثاني وشباط ١٨٩٦[3].

ومن اجل بداية مبكرة في عمليات الانشاء والاستخدام وصلت الى جزيرة مومباسا اواخر عام ١٨٩٦ ماكنتين و٢٥ قاطرة جلبت من سكك حديد الهند ومن القياس المتري، واربع ماكنات بخارية و١٠٠ قاطرة اخرى جلبت من نفس المصدر، و مستخدمة لاكثر من عشرين سنة وكانت في اواخر سنوات صلاحيتها للخدمة[4]. في حين وصلت من بريطانيا ثمان ماكنات و١٠ عربات من الدرجة

---

(١) الليبرة تساوي ٤٥٣ غرام.

(2) Whitehouse, op.cit, p.9.

(3) N.A, F.O: Africa. No.4 (1897), Report on the Progress of the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway, 1896-97, p.4.

(4) Ibid, p.5.

الثالثة و١٢ حاوية [1]. واستخدمت جميع هذه الآليات في نقل المواد الواصلة حديثاً من الساحل الى ساحات خزن مواد السكة على الجزيرة حيث كان في ذلك الوقت خط مومباسا ترولي ((Mombasa Trolley)) يمتد لمسافة ٧ ميل باتجاه الداخل، تتحرك عليه عربات صغيرة لنقل الموظفين حصراً، وهو من المقياس الضيق ٢ قدم، تم تشييده من قبل شركة شرق افريقيا البريطانية الامبراطورية عام ١٨٩٠، عبر ممرات ضيقة لربط الميناء القديم مع عدد من المكاتب الحكومية [2]. اعيد العمل بهذا الخط من مومباسا منذ بداية تنفيذ مشروع سكة الحديد لفائدة الموظفين الكبارالذين يملكون عربات صغيرة يدفعها عادة العمال [3].

اعتمد رئيس المهندسين وايتهاوس على كل الوسائل المتاحة لتوفير الماء الصالح للشرب لفرق العمل، مثل بناء سلسلة من مجمعات مياه الامطار التي تنهمر بغزارة في بعض الاوقات المعينة من السنة، حيث قام بانشاء سد للجدول الرئيس على الساحل

---

(١) تعد عملية جلب المواد من بريطانيا الى مواقع العمل في شرق افريقيا احدى الصعوبات التي واجهت المشروع، ففي ذلك الوقت لاتوجد اية واسطة شحن مباشرة بين لندن ومومباسا، لاسيما بعد انسحاب شركة شرق افريقيا البريطانية الامبراطورية من ساحل شرق افريقيا واوغندا، والبضائع يجب ان تشحن من الهند او من بريطانيا الى عدن ثم تنقل بعد ذلك بواسطة اربعة سفن شحن الى مومباسا. انظر:

Amin, op.cit, p.45.

(٢) جراز، المصدر السابق، ص١٠٨.

(3) Amin, op.cit, p.47.

المحاذي لمومباسا[1]. وفي تشرين الثاني ١٨٩٦ وصلت محطة لتحلية المياه مصنعة في اوربا تنتج ١٢ الف غالون او مايعادل ٥٤٥٥٢ لترمن الماء الصالح للشرب يومياً[2]. الا ان العمل بالمشروع خلال هذه السنة تعرض الى صعوبات اثرت على تقدم العمل، واحدى هذه الصعوبات الجدية الافتقار للماء خلال الموسم الجاف خصوصاً على طول ال ٢٠٠ ميل التي تمر عبرالريف الصعب، اذ لاتوجد اي كمية من الماء الا في اربعة اماكن بين مومباسا والميل ١٦١ وتحديدا في ماجي جونفي عند الميل ٣٢ وفوي على بعد ١٠٠ ميل وتسافو في الميل ١٣١ وميتوتواندايا في الميل ١٦١ وبذلك تكون هناك اربعة اشرطة طويلة لايتوفر فيها الماء. وبالنتيجة فان الحمالين لايعملون الا في المناطق المجاورة من نهاية خط السكة الحديد المنجز، الامر الذي اعاق العمل وآخّر التقدم على الخط[3].

واجهت المراحل المبكرة من عمليات المسح وبناء الجسور وتجهيز المعدات الضرورية بعض الصعوبات، اذ كانت صحة الكادر الاداري والعمال سيئة جداً، فالتعامل مع تربة المناطق الأستوائية والأمطار الغزيرة، التي غالباً ما ساعدت على الاصابة بمرض الملاريا، ادت الى استمرار تدهور صحة الكادر. ناهيك عن

---

(١) بلغ ارتفاع سقوط الامطار بين مومباسا وكلنديني عام ١٨٩٦ ٦٦،٨٩ انج. انظر:

N.A, F.O: Africa. No. 5 (1899). Report on the Uganda Railway by Sir Guilford Molesworth, K.C.I.E., March 28, 1899, p.16.

(2) Amin, op.cit, p.42.

(3) Whitehouse, op.cit, p.9.

انتشار انواع من القرحة التي كانت شائعة بين الحمالين الهنود حيث اصيب ٥٠٪ منهم بحمى الملاريا. وبين الحين والآخر كان الكادر الاوربي ايضا يعاني من حمى الملاريا بشكل شديد، ورغم ذلك فان عمليات تسوية الأرض والقطع انجزت لمسافة ٦٥ ميل خلال أشهر كانون الاول من عام ١٨٩٦ وكانون الثاني وشباط من عام ١٨٩٧ ولغاية ٣١ آذار ١٨٩٧ مدت القضبان الى الميل ٣٩. أما الانفاق الكلي فقد بلغ ٢١٠٨٨٠ باون منها ٣٩٨٣٨ باون قيمة المواد المرسلة من بريطانيا، وبقية الانفاق كان متعلقات العمل في الهند وشرق افريقيا[1].

في ٣١ آذار ١٨٩٧ كانت هناك ثلاث فرق تعمل على مسح الطريق الممتد من مومباسا باتجاه الداخل. وحتى هذا التاريخ اكمل الفريق الاول ٩٤ ميل والثاني ٢٠ ميل بينما كان الفريق الثالث منشغلاً في ايجاد افضل طريق الى قمة حافة كيكويو او الحافة الشرقية لرفت فالي **Eastern escarpment of the Rift Valley**. وفي ٣١ آذار ١٨٩٨ تم تثبيت حدود ارضية السكة حتى الميل ٢٦٣ ميل من المسح التام، وبذلك يكون التقدم خلال هذه السنة ١٤٨ ميل. ومن مجموع الطول البالغ ٢٩٣ ميل من الخط الممسوح يمكن القول انه على الاقل ٢٠٠ ميل منها كانت عبر ريف صعب. فيما عدا بعض الانهار الصغيرة التي يمكن مصادفتها على مسافات متباعدة، والريف خال من الماء تنتشر فيه نباتات

---

(1) N.A, F.O: Africa. No.4 (1897), Report on the Progress of the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway, 1896-97, pp.4-5.

شوكية كثيفة صعبة الاختراق والسطح تكثر فيه الانكسارات وشقوق مياه الامطار. وقد وصفه السيد هودسن Mr. Hodson الملحق بقسم الاعمال العامة الهندية والذي قام بتفتيش الخط لحوالي ١٠٠ ميل في تقرير له : ((أن الريف الذي يتخلله الخط عبارة عن غابة من الاحراش الشوكية المتصلة تنعدم فيه الزراعة ومعظمه يفتقر عملياً الى الماء... الغابة عبارة عن احراش عالية بما فيه الكفاية ومكتظة بما فيها الكفاية لمنع اي مسح او حتى ايجاد طريق اعتيادي للقوافل وتخلو من الاشجار ذات الاوراق الكافية لتكوين ظل مناسب))[1].

في مطلع عام ١٨٩٧ تم انجاز شق الارض والحافات حتى الميل ٤١ ، وبنهاية السنة تم الانجاز للميل ١٣٩ اي بواقع تقدم ٩٨ ميل[2]. وفي شباط ١٨٩٧ وصل من الهند الى مومباسا رونالد برستون Ronald O. Preston، الذي ارتبط اسمه بنجاح انشاء سكة حديد مومباسا ، فاصبح مسؤولاً عن فرق مد العوارض الخشبية التي تتحرك ببطء باتجاه بحيرة فكتوريا. وكغيره من معظم موظفي الانشاء البارزين أمضى برستون سنوات عدة بمنصب رئيساً للعمال المسؤولين عن مد العوارض الخشبية في شركة سكك الحديد الهندية ، وكان بصحبته زوجته فلورنس التي رافقته طول الخط حتى سواحل بحيرة فكتوريا. وبعد مرور اربع سنوات من

(1) N.A, F.O: Africa. No.8 (1898), Report on the Progress of the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway, 1897-98, p.2.
(2) Ibid.

العمل في مشروع سكة الحديد شهدت ولادة نواة بورت فلورنس على بحيرة فكتوريا الذي سمي من قبل ادارة السكة تيمناً باسم زوجته، ثم تحول اسم الميناء في نيسان ١٩٠٢ الى((ميناء كيسومو)) Kisumu[1]. لم يدخر برستون الوقت للتوغل الى الداخل وتسريع وتيرة عمل فرق الانشاءات، وسرعان ما اكتسب الخبرة في تفعيل أعمال الانشاءات في افريقيا وتمكن من ايجاد الحلول للعديد من المشاكل، كنقص الماء الصالح للشرب، بوساطة خلط ملعقة ملح فواكه اينو مع مياه الاوحال الخضراء للحصول على الماء المناسب، ان عملية الخلط ادت الى عزل الماء الصافي بالاسفل وخليط اخضر الى الاعلى. فضلا عن ذلك فان نسبة الانجاز قد تسارعت حينما قرر برستون بان يدفع للعمال اجراً ثابتاً بغض النظر عن العمل الذي قاموا به، واصدر نظام العمل بالقطعة ليكون حافزاً للقيام بالعمل الاكثر مشقة. لقد أحدث نظام الاجور الجديد اختلافاً كبيراً في معنويات العمال وانتاجيتهم[2].

من جانب آخر، كانت بعض الاجزاء من المناطق الريفية على

---

(١) في الاول من نيسان ١٩٠٢ الحقت المقاطعة الشرقية من محمية اوغندا بمحمية شرق افريقيا البريطانية واصبحت تسمى مقاطعة كيسومو، فتحول اسم بورت فلورنس الى ميناء كيسومو. وسنشير اليه في الصفحات القادمة ميناء كيسومو. للمزيد من التفاصيل انظر:

Fearn ,Hugh, An African Economy A study of the Economic development of the Nyanza Province of Kenya 1903- 1953 , London, Oxford University Press ,1961, p p. 12-15.

(2) Amin, op.cit, p p.52-55.

امتداد حوالي ٢٢٠ ميل موبوءة بذبابة التسي تسي، التي ادت الى كثرة الوفيات بين حيوانات النقل، مما تطلب ايجاد بدائل للنقل للاسراع باعمال مد القضبان. ونتيجة لتزايد الحاجة الى توفير وسائل للنقل لمواكبة التقدم الحاصل في مد القضبان وتجهيز الاعمال الارضية المتقدمة وفرق المسح بالغذاء والماء، وجد انه من الضروري استحداث قسم النقل بوساطة الحيوانات وتمت الاستعانة بالجمال والحمير والثيران والبغال[1]. تم تجريب استعمال الحمير كحيوانات حمل، ولكنها فشلت، لانها نادراً ماكانت تقوم باكثر من رحلة واحدة، ففي قافلة من ١٢١ حماراً ارسلت من الميل ١٧ الى الميل ٣٢٨ في كانون الاول ١٨٩٦ عاد حمار واحد فقط في نيسان ١٨٩٧. وكان عدد الحمير التي نفقت ٨٠٠ حمار. لقد استخدمت الجمال ايضا لكنها ماتت قبل ان تبدأ الرحلة، كما كانت تجربة الثيران المحلية و الثيران المستوردة من الهند غير ناجحة. عملت الثيران لبعض الوقت ولكن من اصل ٩٤٠ نفق منها ٥٨٠ وتم شراء ٨٠٠ بغل من الكاب وقبرص، وعلى الرغم من الوفيات بينها كان اكثر من النصف الا انها مقارنة مع الحيوانات الاخرى التي تم استخدامها، كانت من الحيوانات الناقلة الاكثر نجاحاً. وبعد وصول السكة الى بحيرة فكتوريا واغلاق قسم النقل كان هناك ٤٥٠ بغلاً في حالة جيدة وبيعت هذه البغال بسعر يقل

(1) N.A, F.O: Africa. No.8 (1898), Report on the Progress of the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway, 1897-98, p.3.

عن معدل سعرها الاصلي ٢٥٪ فقط[١].

ولتزايد الحاجة الى استخدام السكة الحديد لنقل الجنود والذخائر الحكومية الاخرى وافقت اللجنة الادارية على افتتاح المرحلة الاولى من الخط في ١٥ كانون الاول ١٨٩٧ أمام النقل العام من مومباسا الى نهر فوي عند الميل ١٠٠، وتم تفتيش الخط من قبل الموظف الذي اعارته الحكومة الهندية لهذا الغرض[٢]. بينما افتتح الخط امام المسافرين في مطلع شباط ١٨٩٨، وبلغت اعداد قوافل الحكومة وذخائرها الى حد ٢٦٠٠ حمال و٣٠٠ طن من البضائع التي حملت لمسافة ٨٠ ميل بينما بلغت مدخولات الخط من عائدات نقل البضائع والمسافرين والبريد ومخازن القطار الاخرى للاشهر الثلاث الاولى من عام ١٨٩٨ ما قيمته ١٢٦٤٦٠ الف روبية. وهذا يعني ان وارد الميل الواحد من البضائع المنقولة بلغ ٨٠ روبية للميل اسبوعياً باستثناء نقل المواد الاولية التي تدخل في بناء السكة الحديد البالغة ٦٧ روبية لكل ميل في الاسبوع. فضلاً عن التسهيلات الكبيرة التي حصلت عليها ادارة المحميتين للنقل الرخيص للجنود والذخائر عبر الطريق الطويل الخالي من الماء بين الساحل ونهر فوي[٣].

---

(1) Whitehouse, op.cit, pp.9-10.
(2) N.A, F.O: 403/258, Construction of Uganda Railway, Part III, No.8. Minutes of the Sixty-First Meeting of the Uganda Railway Committee, February 11, 1898.Annex (A) Mr. Whitehouse to Mr. O'Callaghan. Kilindini, December 31, 1897.
(3) N.A, F.O: Africa. No.8 (1898), Report on the Progress of the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway,. 1897-98, p.4.

بعد نهر فوي وتحت ظلال تلال تايتا اصبح التقدم اكثر سهولة والعمل اكثر انتاجاً ، غير ان نقص العربات سبب تأخيراً في جلب المواد الى نهاية الخط فضلاً عن تعرض العربات القديمة الى مشاكل فنية استمرت حتى نهاية عام ١٨٩٧. وفي مطلع عام ١٨٩٨ استلم وايتهاوس شحنة من القاطرات الجديدة. ففي كانون الثاني وصلت الى مومباسا ٤ قاطرات وفي شباط ٦ قاطرات طالما انتظرها طويلاً لاستبدال الماكنات الخمسة عشر القديمة ، بحيث ساعدت الماكنات الجديدة في انجاز العمل في المراحل اللاحقة[1]. وعلى الرغم من ان الماكنات الجديدة من الدرجة (f) شائعة الاستخدام في الهند الا انها كانت ضرورية لخط سكة حديد مومباسا ، حيث كانت الكاسحات في مقدمتها مع المصابيح الامامية ، ورغم محدودية اداء هذه القاطرات ، الا انها ادت الى شحذ الهمم المطلوبة للتعامل مع عناصر السطح القاسية والانحرافات الشديدة التي كانت تظهر لتعترض كل ميل من الخط حتى بحيرة فكتوريا [2].

في آذار ١٨٩٨ وصل مد القضبان الى الميل ١٣٩ ، الا ان الامطار الغزيرة غير المتوقعة في نيسان ومايس وحزيران ١٨٩٧ تسببت بكثير من التأخير ، بحيث بلغ مستوى سقوط الامطار ٤٠ انج ، الامر الذي ادى الى ردم الحافات الحديثة فضلا عن ان الامطار قد تسببت بمزيد من الامراض والوفيات بين الحمالين والمستخدمين كامراض الملاريا والاسهال والدزنتري و الكبد والقرحة

---

(1) Ibid, p.3.
(2) Amin, op.cit, p.56.

والاسقربوط. وقد ازدحمت مستشفيات مشروع السكة بهم وان ١٠٪ من مجموع مرتادي المستشفى كانوا من العمال، مما تسبب في اعادة الكثير من العمال الهنود الى بلادهم. ووجد الكادر الصحي انه من الصعب تجاوزالحالة الصحية للمرضى، لكن مجيء الموسم الجاف والبارد نسبيا في تموز العام ١٨٩٧ ساهم في التحسن التدريجي لحالة العمال الصحية [1].

(1) N.A, F.O: Africa. No.8 (1898), Report on the Progress of the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway, 1897-98, p.2.

السكة الحديد تصل الى نايروبي

تميزت المناطق التي مرّ عبرها خط سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا بالتنوع التضاريسي بين مناطق سهلية واخرى تغطيها الغابات الكثيفة، وبين الاودية التي تعقبها الجبال والتلال فضلا عن الانهار والمناطق الصحراوية، الامر الذي جعل خط سكة الحديد يواجه سنوات صعبة من العمل الشاق[1]. وخلال الاشهر الاولى من عام ١٨٩٨ تمكنت فرق المسح من تحديد مسار الخط الدائمي لمسافة ٢٦٣ ميل. وبنهاية السنة ١٨٩٨- ١٨٩٩ تم انجاز المسح حتى الميل ٤١٨ مبيناً تقدماً بحوالي ١٥٥ ميل، وتضمنت هذه المسافة الجزء الذي يمر عبر الريف الصعب على منحدر من مرتفعات كيكويو Highlands of Kikuyu حتى منطقة رفت فالي عند الميل ٢٨٠. ان التعليمات الأساسية لرئيس المهندسين هي الكشف التام للريف الصعب في كيكويولاند وما بعده باتجاه بحيرة فكتوريا، لأن فرق المسح الاولي لعام ١٨٩٢ لم يكن لديها الوقت الكافي ولا الاموال اللازمة التي تمكنها من

---

(١) انظر ملحق رقم (٤) خرائط عدد (٣) توضح مسار الخط من مومباسا حتى ميناء كيسومو على بحيرة فكتوريا.

اجراء المسح الشامل لكل الطرق الممكنة. وبناءً على ذلك ارسلت فرق المسح في آب ١٨٩٨ لفحص المنطقة الريفية بين رفت فالي وبحيرة فكتوريا. وكانت نتيجة المسح، التي استمرت خلال ايلول وتشرين الاول عام ١٨٩٨، استكشاف طريق بالقرب من بحيرة ناكورو في رفت فالي عند الميل ٤٤٥، يصل ميناء كيسومو، يقلل من طول خط السكة المقترح حوالي ١٠٠ ميل وهو ماتم اعتماده(١).

ازدادت معاناة فرق مد العوارض الخشبية بعد ان وصل رأس الخط الى نهر تسافو العميق والسريع الجريان عند الميل ١٣٢ حيث توقف العمل في وقت كانت الاستعدادات جارية لبناء جسر خشبي مؤقت لحين الانتهاء من بناء الجسر الدائمي. وفي هذه الاثناء اختفى احد عمال مد العوارض الخشبية بشكل مفاجيء حيث نهشت جثته عدا رأسه وقدميه. لقد تبين فيما بعد ان اسداً قام بهذا العمل ما دفع برستون رئيس فرق مد العوارض الخشبية الى ارسال فرقة لتعقب الاسود خشية تكرار الحادث، ولكن دون جدوى. وفي احدى الليالي استيقظ العمال على صوت احد الاسود فقفز برستون ومرافقيه من الصيادين من خيامهم، وحينما اهتز المخيم على صوت الطبول التي كانت تقرع للانذار، كان عامل آخر قد سحب من قبل احد الاسود المهاجمة. ادت تلك الحوادث الى انتشار الرعب في نهاية الخط وازدادت الامور سوءاً ودفعت برستون الى اقناع العمال الهنود الخائفين انهم كلما اسرعوا في بناء الخط كلما تمكنوا من تغيير مكان مخيمهم واصبحوا اكثر امناً.

---

(1) N.A, F.O: Africa. No.6 (1899), Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1898-99, p.2.

وكان لانتقال المخيم من نهر تسافو باتجاه الداخل اثر معنوي على سكان المخيم. الا ان نتيجة تلك الاحداث قد اخرت بناء الجسر الدائمي على نهر تسافو لسنة تقريباً بدلاً من اربعة اشهر. وقد ذكر الكولونيل (العقيد) جي اج باترسون J.H. Patterson المهندس المسؤول عن نصب جسر تسافو الدائمي في كتابه الموسوم ((آكلة الرجال في تسافو)) : ((يعد هذا الجسر واحداً من الاعمال الهندسية الكبيرة بعد معبر ماكوبا خارج مومباسا. واستلزم مساحة ٣٠٠ قدم٢ (٩١ م٢) من العوارض على النهر مدعومة بثلاث دعائم صخرية، ورغم ضجة النشاط التي كان يصدرها عمال الجسر فان الاسود آكلة الرجال لم تأبه بل كانت مضطجعة تنتظر الفرصة)) [(1)].

دفعت حوادث فتك الاسود بالعمال رئيس المهندسين الاقتراح الى اللجنة الادارية اتخاذ بعض الاجراءات مثل منح مكافأة مالية لكل من يقتل اسداً لانهاء قضية الاسود التي بدأت تغزو خط السكة الحديد مابين الميل ٢٠٠ والميل ٣٢٠. وبعد دراسة اللجنة لتلك المقترحات وافقت على منح مكافأة قدرها ٢٠٠ روبية لكل عملية قتل اسد بالغ ضمن المنطقة المحصورة بين النقاط المذكورة[(2)].

على اية حال، فان تقدم العمل مرهون بما تنجزه فرق العمل بشكل متكامل وعلى عدد ونوعية العمالة المستوردة المستخدمة. اذ انجزت فرق بناء الجسور الجسر الثاني الذي يربط جزيرة مومباسا بمنطقة الساحل، فضلاً عن الانتهاء من بناء جسور مهمة

---

(1) Amin, op.cit, p.57.
(2) N.A, F.O: 403/307, Construction of Uganda Railway, Part V, No.105.Minutes of the 132nd Meeting of the Uganda Railway Committee, August 16, 1900.

على انهار فوي، موبولولو Mbululu، متوتو انداي Mtoto Andei وتسافو. وكان العمل جارياً على انهار درجاني Darajani، ماسونغوليني Masongoleni، ماكيندو Makindu وكيفارو Kifaru[1]. في حين مدت القضبان من الميل ١٣٩ الى الميل ٢٧٩ بتقدم حوالي ١٤٠ ميل مقارنة ب ٩٨ ميل في سنة ١٨٩٧- ١٨٩٨. وعند الاخذ بنظر الاعتبار ايام الاحد وعطل العمال الهنود، فان هذه المسافة تعطي معدل تقدم بحوالي نصف ميل لليوم الواحد[2].

تمكنت فرق انشاء المحطات من اكمال المحطة الرئيسة في كلنديني واستكمال بناء المحطات في كل من جانغاوي Changawe، مازيراس Mazeras، فوي Voi، كينياني Kenani، متوتوانداي Mtoto Andei وكيبويزي. هذه المحطات شجعت التجار الهنود وغيرهم على تقديم طلباتهم للحصول على عقود ايجارالاراضي المحاذية لخط السكة لتكون مراكز لفتح دكاكين تجارية، واجراء اتصالات مع القبائل المجاورة لخط السكة لغرض بدء النشاط التجاري معها خصوصاً تلك الاجزاء التي تقع في مناطق قبائل الكيكويو وبعض المرتفعات الاخرى. ان تلك العقود ستكون مصدراً قيماً يضاف الى مدخولات شبكة النقل المباشرة للسكة وسوف تساهم في زيادة الفائدة على رأس

(1) N.A, F.O: Africa. No.6 (1899), Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1898-99, p.3.
(2) Ibid.

المال المخصص لسد نفقات خط السكة الحديد [1].

من جانب آخر ساهم العمال الهنود بقدر كبير من التقدم الحاصل في بناء سكة الحديد، فالعمال المحليون التحقوا بالعمل بطريقة غير منتظمة ولايعملون على مسافة بعيدة من قراهم ويتركون العمل لمجرد الشعور بخطر ما، او انهم لم يألفوا العمل مع الرجل الابيض او ممارسة العمل الشاق، وهو مادفع رئيس المهندسين الى تحذير اللجنة الادارية بعدم اعتماده على العمال الافارقة الذين لايستطيعون العمل لاكثر من اسبوع [2] لكن العمال القادمين من الهند، وهم من قبائل البنجاب، تميزوا بخبرة كبيرة في بناء سكك الحديد في الهند نفسها وتحمل ظروف العمل الشاق. وقد وصل عدد العمال القادمين من الهند في نهاية عام ١٨٩٦ الى ٣٩٤٨ وفي عام ١٨٩٧ الى ٦٠٨٦ والى ١٣٠٠٣ نهاية عام ١٨٩٨ [3].

ان تغلغل فرق العمل الى الداخل وتزايد الحاجة الى المواد الاولية اللازمة لبناء خط السكة وتعثراستخدام الحيوانات في عملية النقل من جهة، والحاجة الى مد قضبان السكة الحديد على الخط الدائم من جهة ثانية، دفع رئيس المهندسين في نيسان ١٨٩٨ الى استخدام القاطرة وعدد من العربات في نقل المواد الخاصة ببناء السكة، واثبتت تلك العملية فعاليتها في نقل اثقال كبيرة مثل

---

(1) Ibid, p.11.
(2) Tignor, op.cit.p.96.
(3) N.A, F.O: Africa. No.6 (1899), Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1898-99, p3.

ألواح الجسور والاسمنت ومواد اخرى. ومن جانب آخر، ساعدت هذه العملية على تقليل التأخير في نصب الجسور المؤقتة على الجداول ومجاري المياه العديدة التي يصادفها العمل، زد على ذلك انها عززت تقدم الخط بشكل ملموس وساعدت على نقل واستخدام اعداد كبيرة من العمال في المناطق التي يمر بها العمل[1].

ادى تفادي القيود التي فرضت على توافد العمال الهنود بسبب انتشار مرض الطاعون في المناطق التي قدموا منها خلال عام ١٨٩٧، الى زيادة عدد العمال القادمين من الهند نهاية عام ١٨٩٨ وتم وضع الترتيبات اللازمة مع حكومة الهند بجلب العمال من المناطق التي لم تتأثر بالطاعون بحيث ارتفع عدد العمال من ١٣٠٠٣ خلال عام ١٨٩٨ الى ١٨٠٣٠ بنهاية عام ١٨٩٩ [2]. الامر الذي ساعد بان تكون الاعمال الارضية جاهزة لمد القضبان حتى الميل ٣٠٠ وهو تقدم بمقدار ١٦١ ميل. وخلال هذة السنة التي تنتهي في ٣١ آذار ١٨٩٩ بلغت قيمة المواد المرسلة من بريطانيا الى مومباسا ٤٤٠٠٠٠ باون استرليني ووزنها حوالي ٧٣٠٠٠ طن. بينما وصلت من الهند مواد بقيمة ٤٤٠٠٠ باون استرليني بواقع ٦٤٠٠ طن نقلت بوساطة بواخر شركة الملاحة البخارية البحرية الهندية

(1) Ibid.
(2) N.A, F.O: Africa N.7. 1900, Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1899-1900, Part 1. p.1.

البريطانية[1].

ان اصرار الحكومة البريطانية وتأكيدها المستمر على ضرورة انجاز خط السكة الحديد باسرع وقت ممكن لم يثنيها عن مواجهة التحديات المحلية أو الدولية في مناطق نفوذها بشرق افريقيا. فعلى الصعيد المحلي شهد عام ١٨٩٨ نقل اعداد غير اعتيادية من القطعات العسكرية والذخائر الحربية عبر الخط، منها حركة القطعات العسكرية نتيجة الثورة التي قام بها الجنود السودانيين (٢٣ ايلول ١٨٩٧- ٩ نيسان ١٨٩٩) والتي هددت النفوذ البريطاني في اوغندا[2]. وفي كانون الثاني ١٨٩٨ نقلت فرقة بومبي السابعة والعشرين بقيادة الميجر(الرائد) مارتير Martyr والتي يبلغ تعدادها ٧٠٠ جندي بجميع معداتهم ومعهم عدد كبير من الحمالين من مومباسا الى اندي Ndi عند الميل ١٠٩، بينما ارسل آلاف من الحمالين الى نهاية الخط مع كميات من الاغذية والذخائر العسكرية للجنود الذين في المقدمة او في طريقهم الى هناك. وفي شهري آذار ونيسان ١٨٩٨ نقل عن طريق السكة ٤٠٠ جندي سواحيلي والذين يشكلون كتائب جديدة من الجنود الاوغنديين مع اتباعهم الى المنطقة التي وصلت اليها السكة بين الاميال ١٣٨ – ١٤٢ ليواصلوا الطريق بعد ذلك الى اوغندا. وفي

(1) N.A, F.O: Africa. No.6 (1899), Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1898-99, p4.

(٢) لمعرفة طبيعة تلك الثورة اسبابها ونتائجها. انظر: طوسون، المصدر السابق، ج٣، ص ٣٣٨- ٣٤٣ ؛ يونس، المصدر السابق، ص ٦٨- ٧٣.

ايلول ١٨٩٨عادت الفرقة الهندية التي كانت منشغلة في اخماد الثورة في اوغندا الى الساحل بسبب انتهاء خدمتها. وفي تشرين الاول ١٨٩٨ تم نقل الفرقة الاولى من المشاة الاوغنديين عن طريق السكة الى محطة سمبا عند الميل ٢٢٩ اثناء عودتهم من حملة جوبالاند Jubaland[1].

ادركت بريطانيا ان نجاحها في شرق افريقيا ومنطقة البحيرات العظمى يتطلب ابعاد مناطق نفوذها عن اي تنافس دولي. ومما لاشك فيه يشكل تزايد النفوذ الفرنسي في مناطق شرق افريقيا تحدياً للمصالح البريطانية، وان الفرنسيين كشفوا عن رغبتهم الجدية خلال حادثة فاشوده في ١٨ ايلول ١٨٩٨[٢] في ايجاد موطىء قدم لهم للسيطرة على وادي النيل. وطالما اظهرت الحكومة

(1) N.A, F.O: Africa. No.6 (1899), Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1898-99, p p9-10.

(٢) تعود جذور حادثة فاشودة الى شباط عام ١٨٩٦ عندما تلقى الكولونيل (العقيد) جان باتيستا مارشان Jean-Baptista Marchand التعليمات من وزير المستعمرات الفرنسية غابريل هانوتو Gabriel Hanotaux لقيادة قوة لاحتلال فاشوده التي وصلها في ١٠ تموز ١٨٩٨ لتأكيد رغبة الفرنسيين بايجاد مناطق نفوذ حيوية لهم في منطقة ساحل شرق افريقيا والبحيرات العظمى. اضطر الفرنسيون للانسحاب من فاشودة (كودوك Kodok اليوم) في ٣ تشرين الثاني ١٨٩٨ تحاشياً لحرب مع بريطانيا، خاصة بعد وصول قوة بريطانية بقيادة هربرت كتشنر الى المكان في ١٨ ايلول ١٨٩٨. انظر:

Cannon , John (ed) , The Oxford Companion to British History , p.368.

البريطانية ان هدفها الاساس من انشاء سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا هو ايجاد طريق سريع وآمن الى مصادر مياه النيل ومملكة بوغندا. لذلك تصدت بريطانيا الي النوايا الفرنسية بحزم ونجحت في انهاء حادث فاشوده لصالحها ومنعت أية محاولات فرنسية اخرى لتهديد الهيمنة البريطانية على وادي النيل[1]: وبالرغم من ان تلك الاعمال العسكرية، ساهمت في تاخير العمل في خط سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا، الا انها تعد الاختبار الثاني لمدى الحاجة الملحة للخط، والذي عزز قدرة القوات البريطانية العسكرية وسرعة تحركها لمواجهة اي تحديات محلية او دولية في مناطق نفوذها بمنطقة البحيرات العظمى.

من جانب آخر شغلت حرب البوير[2]، التي اندلعت في جنوب افريقيا في تشرين الاول ١٨٩٩، انتباه البريطانيين عن الاهتمام بخط سكة خديد مومباسا، لتركيزهم على الحرب في الجنوب مما استدعى نقل قوات بريطانية كبيرة الى هناك. وكاسناد للمجهود الحربي المتزايد في بريطانيا فان مساحة الشحن المخصصة

---

(١) ويسلنغ، المصدر السابق، ص ٤١٢.

(٢) حرب البوير (١٨٩٩- ١٩٠٢): صراع حدث في جنوب افريقيا بين البريطانيين وتحالف جمهورية ترانسفال ودولة اورانج الحرة بسبب خلاف طويل بين البريطانيين والبوير (البوير هم السكان البيض من اصل هولندي) بشأن المطامع البريطانية الاقليمية، انتهت الحرب بانتصار بريطانيا. انظر:
Collins Concise Encyclopedia, London, Peerage Books, 1985, p.75.

لتجهيزات سكة حديد مومباسا اصبحت صعبة المنال فضلا عن تضاؤل الاهتمام بالرجال الذين كانوا يكابدون لبناء الخط في قلب افريقيا[1].

وقبيل وصول الخط الى نايروبي قررت اللجنة الادارية لسكة الحديد في لندن ان ترسل خبيراً في شؤون مسوحات سكك الحديد، سبق ان شارك في المسح الاولي لعام ١٨٩٢، هو السير جيلفورد مولزوورث للاطلاع على تقدم العمل وبيان عوامل تاخر العمل في بناء الخط، وان يطلع اللجنة على الخطة المقترحة للعمل في المناطق التي تعترضها العقبات التضاريسية[2]. وبعد شهرين امضاها مولزوورث في محمية شرق افريقيا كتب يقول: ((في الواقع لايمكن ان نتوقع تقدماً اكبر اذا ما اخذنا بنظر الاعتبار الصعوبات الكبيرة جداً التي تعترضنا))[3]. واشار مولزوورث في تقريره الذي قدمه، الى اللجنة الادارية المشرفة على بناء سكة الحديد، الى الصعوبات التي رافقت عملية بناء الخط منذ انطلاقه من قاعدته في مومباسا حتى وصوله الى نايروبي، وبعد تحليل هذه الصعوبات يمكن تقسيمها الى صعوبات رافقت عملية الانشاء منذ بداية التنفيذ وأخرى هندسية. وحول صعوبات الانشاء أكدّ مولزوورث بان ميناء مومباسا الصغير لم تكن فيه اية تسهيلات

---

(1) Amin, op.cit, p.57.
(2) N.A, F.O: 403/277 Uganda Railway Committee to Sir Guilford Molesworth, October 26, 1898.
(3) N.A, F.O: Africa. No. 5 (1899). Report on the Uganda Railway by Sir Guilford Molesworth, K.C.I.E., March 28, 1899, p.11.

لانزال البضائع او رسو السفن وذا مأوى غير مناسب من دون اية امكانية للتوسع. وبحكمة كبيرة تم اختيار ميناء جديد هو كلنديني على الجانب الآخر من الجزيرة ليوفر مرسىً مفتوحاً محمياً مع امكانيات توسع غير محدودة. وان المسألة الملحة في خلد رئيس المهندسين حين وصل مومباسا هي تهيئة ارضية لمخازن ومواد السكة الحديد في هذا الميناء الجديد. حيث تطلب الامر بناء ارصفة واسعة وخلال الانشاء يجب ان تكون كل المخازن على الساحل في وقت ترتفع فيه الجزيرة بشدة عن الساحل الى ٧٠ او ٨٠ قدم فوق مستوى سطح البحر مع عدم وجود قوارب بخارية ويجب شراء رافعات ونصبها كذلك انشاء المرافئ والمراسي، ويجب استيراد كل مواد العمل من اماكن بعيدة ونصبها حال وصولها[1].

اكدّ مولزوورث في تقريره بأن الكادر الاداري المساعد الذي جلب من الهند لم يكن منسجماً مع بعضه البعض فالكل كانوا غرباء عن البلاد ولايعرف احدهم الآخر ومعظمهم يجهل طبيعة البلاد التي يعملون بها، وكان يجب التأكد من مهاراتهم الخاصة، فمعظم المساعدين الذين جلبوا من الهند او تم اختيارهم محلياً اثبتوا عدم كفاءتهم. ومنطقة العمل بشكل عام تقع في بلد مضطرب وهناك بعض الجماعات من قطاع الطرق الذين ينتشرون في كل المنطقة وتسد الطريق الى مومباسا او في الطريق الى مومباسا وان فرق المسح لم ترسل في البداية الا بحماية

(1) N.A, F.O: Africa. No. 5 (1899). Report on the Uganda Railway by Sir Guilford Molesworth, K.C.I.E., March 28, 1899, p.11.

عسكرية[1].

ان اولى الصعوبات الهندسية التي اشار اليها التقرير كانت عند الميل ٢ وهي التقاطع مع ذراع البحر الذي يفصل جزيرة مومباسا عن الساحل، وكان ماكدونالد قد اقترح في مخططه الاصلي انشاء سد عبر هذا الذراع. ولما كانت المنطقة ذات عمق يصل في بعض الاجزاء الى ١٤ قدم في الماء مع تيار بحري ٤ عقدة في الساعة، اقترح وايتهاوس انشاء جسر خشبي مؤقت لحين الانتهاء من بناء جسر حديدي ثابت. وتبع ذلك عائق كبير آخر في هضبة راباي الذي تطلب صعودها عملاً شاقاً من خلال بناء السدود وقطع الصخور. ومن اجل الدفع بالقضبان بشكل سريع خلال انشاء هذه الاعمال الثقيلة كان من الضروري انشاء خط مؤقت بطول كبير وبانحدارات ومنحنيات ذات ابعاد مختلفة. ان هذا العمل بما في ذلك قوة المحركات التي تتطلب صعود الهضبة قد ولدت الى حد كبير صعوبة في الاستمرار بمد القضبان، وان فرق الانشاء جهزت بشكل دقيق بكل المواد المطلوبة حتى في اجزاء الخط السهلة ورغم ذلك فان العمل كان مضنياً جداً[2].

عند الميل ١٣٢ تطلب العمل عبور نهر تسافو مما استوجب انحرافاً وجسراً مؤقتاً اثناء انشاء الجسر الدائمي. من تسافو عند الميل ١٦٢ الى كيبويزي عند الميل ١٩٣ كان العمل شاقاً ما تطلب

(1) N.A, F.O: Africa. No. 5 (1899). Report on the Uganda Railway by Sir Guilford Molesworth, K.C.I.E., March 28, 1899, p.12.
(2) Ibid.

بناء عدة جسور كبيرة واعمال قطع صخرية، وبعدها اصبح العمل سهلاً باستثناء بناء جسور على انهار كيبوكوKiboko، كيفارو Kifaro وسمبا Simba حتى الميل ٢٥٨ حيث اصبحت المنطقة متكسرة، مما تطلب اعمالاً كبيرة وخطوط مؤقتة حتى سهل آثي عند الميل ٢٨٠ تقريباً. ومن هذه النقطة الى نايروبي عند الميل ٣٢٦ كان العمل خفيفاً نسبياً باستثناء عبور نهري آثاي ونغونغ Ngong الصخريين، وقبل الوصول الى نهر نايروبي Nyrobi River كان العمل متواصل لأنشاء موقع المحطة الرئيسة وورش المكائن والقواعد الرئيسة للخط[1].

على الرغم من ان تلك الصعوبات قد ادت بشكل او بآخر الى تأخير بناء الخط من جهة وزيادة تكاليف البناء من جهة ثانية، وهو الامر الذي غالباً ما اثار استياء الحكومة والبرلمان في بريطانيا على حدٍ سواء، الا ان مولزوورث لفت انتباه الحكومة البريطانية، بعد ان تم انجاز جزء لايستهان به من خط السكة الحديد لغاية الربع الاول من عام ١٨٩٩، مؤكداً لها ان فكرة بناء الخط كانت صائبة فضلاً عن انها جلبت الفوائد الى المشهد المحلي في شرق افريقيا وكتب يقول: ((ان قوافل الحمالين في البلد كافة تسافر الآن قدر الامكان بالقطار وان عبور صحراء تارو الرهيبة اصبح شيء من الماضي وان عامل التحضر الذي جلبته السكة شيء ملحوظ جداً وان القبائل المتاخمة للخط قد لجأت الى التجارة

(1) N.A, F.O: Africa. No. 5 (1899). Report on the Uganda Railway by Sir Guilford Molesworth, K.C.I.E., March 28, 1899, p.13.

وهي بحاجة الى البضائع الاوربية للتداول فيما بينها وقد بدأ التجار بالسكن والاستقرار حول المحطات المختلفة، واصبح في منطقة فوي سوق تجاري مزدهر))[1].

عند وصول الخط نهر اثاي عند الميل ٣٠٩ بالقرب من التخوم الغربية لسهول الكابيتي Kapiti Plains، برزت تلال نغونغ Ngong Hills في الافق وكذلك منطقة المستنقعات التي ستتحول فيما بعد الى مدينة نايروبي. وعلى هذه السهول كانت سرعة الانجاز عموماً نصف ميل في اليوم. وفي ٣٠ مايس ١٨٩٩ وصل خط السكة الى نايروبي وهي المنطقة التي تعيش فيها قبائل الكامبا والكيكويو والماساي Masai[2]، وقد وصفها برستون : ((انها شريط مستنقعات خالٍ من اي نوع للاستيطان البشري وتبدو كانها ملجأ لآلاف الحيوانات الوحشية المختلفة))[3]. وحينما

---

(1) Ibid, p.2.

(٢) الماساي: مجموعة من السكان يسكنون في منطقة رفت فالي العظيم شمال تنزانيا الحالية وجنوب كينيا، يعتمد ابناء قبائل الماساي بشكل رئيس في حياتهم الاقتصادية اليومية على البقر والخراف والماعز. وبالرغم من كون الماساي الاعداء التقليديين لقبائل الكيكويو الا انهم يرتبطون معهم بعلاقات مصاهرة فضلا عن تشابه العادات والتقاليد لكلا الطرفين. بنهاية القرن التاسع عشر ادت الحرب الاهلية والاوبئة التي اصابت الماشية الى اضعاف قبائل الماساي، وبعد التوسع الاوربي هاجر الماساي باتجاه الجنوب. في عام ١٩٧٢ بلغ عدد سكان الماساي في كينيا ١٥٥٠٠٠. لمزيد من التفاصيل انظر:

African Encyclopedia, p.328.

(3) Amin, op.cit, p p.62-64.

وصلت فرق العمل الارض المستوية حول نايروبي سرعان ما غطتها المواد المختلفة اللازمة لبناء السكة الحديد، وهذا هو السبب الذي جعل وايتهاوس يختار هذا الموقع من الارض المنبسطة مركزاً لانشاء محطات الخدمات والورش والساحات الواسعة للقضبان، التي تعد ضرورية للتحدي الكبير القادم لرفت فالي. اضافة الى ذلك ان المسافة البالغة ٣٢٦ ميل من مومباسا الى نايروبي هي نقطة منتصف الطريق المتجه الى بحيرة فكتوريا [1].

تتصف نايروبي بميزة مهمة بالنسبة للعاملين على خط سكة الحديد، فعلى غير شاكلة الاراضي شبه الصحراوية التي امتد عبرها الطريق عند بدايته من الساحل، كانت المناطق الريفية حول نايروبي مأهولة بالسكان نوعا ما حيث توجد قبائل كينيا الكبيرة كقبيلة الكامبا التي تتوسط ارض قبيلة الماساي وريف قبيلة الكيكويو. وفي الوقت الذي يفضل فيه الماساي السهول المفتوحة واشرطة الادغال الواسعة لقطعانهم الكثيرة نجد ان سكان الكيكويو يسكنون في المحميات الطبيعية التي تكونت من الغابات الكثيفة واشجار الخيزران، وتميزت المناطق التي سكنوها بجودة تربتها ومناخها الاستوائي مما ساعدهم على زراعة البطاطا بانواعها فضلا عن اشجار الموز وقصب السكر التي تدر ارباحاً كبيرة لاسيما في السنوات الاكثر رطوبة. و بعد وصول الخط الى نايروبي واتخاذها المركز الرئيس لفرق العمل

---

(1) Ibid.p.64.

وتزايد اعداد العمال المستخدمين على الخط، أخذت نايروبي بالتوسع الامر الذي زاد من الحاجة الى الغذاء بين العاملين على الخط والسكان المحليين. ولسوء الحظ تزامنت هذه الحاجة الى الغذاء مع فترات من الجفاف والقحط والطاعون الذي أصاب الماشية في مناطق الكامبا بحيث حولت جزءاً كبيراً من الريف الذي تسكنه قبيلة الكامبا والماساي الى مناطق صحراوية [1]. الامر الذي يفسر لنا تزايد الطلب على البضائع والمنتجات المختلفة من الساحل باتجاه نايروبي.

ساعد افتتاح الخط امام النقل العام في زيادة حمولة البضائع المنقولة خلال عام ١٨٩٩. فقد ازدادت نسبة التوسع في نقل البضائع الرئيسة من مومباسا الى نايروبي بحيث ارتفع حجم البضائع الصاعدة من٥٧٩٧ طن عام ١٨٩٨ الى ٩٢٣٥ طن عام ١٨٩٩ وكانت البضائع تتكون من القطن والمنسوجات القطنية والرز والحبوب والدقيق وبعض انواع الفواكه والخضروات والسكر المصفى والمصنوعات الحديدية. في حين ارتفع حجم البضائع النازلة

---

(١) شهد عاما (١٨٩٧- ٩٨/ ١٨٩٨- ٩٩) موجة واسعة من المجاعة كانت الاخطر في مناطق قبائل الكامبا حيث لم تسقط الامطار فيها لموسمين متتاليين، وادت الى ان يترك العديد من الناس مزاولة الزراعة. الا ان وصول سكة الحديد الى تلك المناطق دفع السلطات الادارية لمحمية شرق افريقيا البريطانية الى مساعدة السكان المحليين وتلبية حاجاتهم الغذائية من خلال استيرادها من الساحل. للمزيد من التفاصيل انظر:
Munro, Colonial Rule and the Kamba, pp.47- 49.

(من نايروبي الى مومباسا) الى ٤٧٠ طن عام ١٩٠٠ معظمها حاويات من الرز والجلود والعاج بعد ان كانت ١,٧٠ طن عام ١٨٩٨[1].

وعلى صعيد العوائد التجارية شهدت هذه المرحلة من تقدم الخط تدفق بعض البضائع الى مناطق النفوذ البريطاني، مثل البضائع القطنية، الرز، الحبوب، المعادن، المشروبات، الكيروسين والزيوت الاخرى، المنتجات الغذائية، الصابون، التوابل، السكر، الخشب والتبغ، والتي حققت ارباحاً في ميزانية المحميتين (شرق افريقيا البريطانية واوغندا). وعند مقارنة نتائج سنة ١٨٩٩ بالسنة التي سبقتها، مع الاخذ بنظر الاعتبار التقدم في عدد الاميال المنجزة، نجد هناك زيادة في حجم الحمولة النازلة فقد ارتفع العاج من ١١ طن الى ٤٥ طن والجلود من ٧ طن الى ٤١ طن. وزيادة ايضا في حمولة النقل الصاعد، الحبوب على انواعها من ١٩٧ طن الى ٥٣٣٨ طن والحديد من ٣٠ طن الى ١١٧ طن والدقيق من ١٠٨ طن الى ٥٠٦ طن والسكر المصفى من ٢٩٣ طن الى ٥١٨ طن والمشروبات من ٨ طن الى ٦٧ طن والكيروسين من ٣٣ طن الى ٥٦ طن والسمن من ٢٨ طن الى ٥٤ طن والصابون من ١٥ طن الى ٣٣ طن. وكانت الزيادة الاكثر وضوحاً في كمية العاج والجلود والحبوب والحديد والدقيق والمشروبات والتبغ[2]. وتشير تلك

(1) N.A, F.O: Africa N.7. 1900, Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1899-1900, Part 2. p9.
(2) N.A, F.O: Africa N.7. 1900, Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1899-1900, Part 1. p10.

الزيادات في حمولة البضائع المستوردة الى دواخل شرق افريقيا لبداية قطف ثمار الخط والى طبيعة الاسواق الواعدة التي تنتظر البضائع الاوربية بشكل عام والبريطانية على وجه الخصوص، في وسط أفريقيا ومنطقة البحيرات العظمى.

السكة الحديد تصل ميناء كيسومو على بحيرة فكتوريا

استعداداً للعمل عبر رفت فالي والاتجاه بالخط الى نهايته المحددة تواصلت عمليات المسح في ٣١ آذار ١٩٠٠. فقد تم فحص الارض فحصاً دقيقاً وان عدة خطوط تجريبية تم مسحها في الصعود من رفت فالي الى قمة حافة ماو عند الميل ٤٨٨، وخلال الغابة الكثيفة التي غطت الهضبة يمكن القول بانه تم اختيار مايمكن وصفه بالخط الافضل. اما بالنسبة للاعمال الارضية فقد كانت خفيفة الى حد ما من محطة كيكويو عند الميل ٣٧٣ صعوداً الى الميل ٤٦٦، في حين ان كل ما تبقى من الصعود الى قمة حافة ماو او المنحدر من الجهة الغربية الى ارضية الريف الهضبي عند الميل ٥٤٠ كان اصعب من خط كيكويو ((الذي هو الان تحت الانشاء)). ويتميز الخط بين الميل ٥١٠ وميناء كيسومو بكونه خطاً مستوياً مع وجود بعض الجداول التي يتطلب عبورها. ومنذ تشرين الثاني ١٨٩٩ كان رئيس المهندسين قد اوصى بمسح بحري للخط الساحلي والموانيء الرئيسة للجزء البريطاني من بحيرة

فكتوريا وقد اثبتت تلك المسوحات صلاحية البحيرة للملاحة[1].

مع تزايد الضغط المتواصل على فرق العمل بسرعة انجاز الخط تمكن وايتهاوس وفريق عمله، بعد ان قام فريق مسح متقدم باتجاه بحيرة فكتوريا، من اكتشاف قصّر الخط الى البحيرة بحوالي ١٠٠ ميل، عندما اكتشف السيد بلاكيت **Mr. Blackett**، الذي اشرف على عملية المسح هذه، طريقاً مختصراً يمر قرب جبل لوندياني **Londiani** الذي اعيدت تسميته بـ ((جبل بلاكيت)). يبدأ هذا الخط من ناكورو **Nakuru** وينحدر نحو الجدار الغربي لرفت فالي والمعروف بـ : حافة ماو **Mau Escarpment** ثم عن طريق نجورو**Njoro**، مولو **Molo** والبورغون **Elburgon** الى قمة ماو **Mau Summit**. ومن هناك وجد منحدراً سهلاً الى سواحل بحيرة فكتوريا. ورغم كونه اكثر تعرجاً وذا منحنيات حادة اكثر مما هو موجود في خط ماكدونالد الاصلي، الا ان خط بلاكيت يمر عبر نطاق اكثر اتساعاً حول منطقة مولو الشهيرة بالزراعة وتربية الاغنام. وبدلاً من ميناء فكتوريا على ساحل البحيرة الرئيس، امتدت نهاية الخط ٦٠ ميلاً شرق خليج كافيروندو **Kavirondo** ليصل الخط الى ميناء كيسومو. وهذا منح الخط خاصية جديدة عندما قلصّ المسافة الى مومباسا وهو ما قلّل من نفقات مد السكة الحديدية الى حدٍ كبير[2].

---

(1) N.A, F.O: Africa N.7. 1900, Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1899-1900, Part 1. p.1.

(2) Amin, op.cit, p.81.

اثبت عمليات المسح المتواصلة خلال عام ١٩٠٠ ان خط السكة الحديد هو اقصر بكثير مما خطط له اصلاً، وان ميناء كيسومو الذي يقع قبل ميناء فكتوريا، مناسب تماماً لاغراض الخط والمرور. وبناء على ذلك فقد أرسلت خرائط مسوحات العمل على البحيرة الى رئيس المهندسين من اجل اجراء بعض التعديلات من قبل المهندسين المساعدين واعتماد التصميم الجديد للخط الذي اتخذ من ميناء كيسومو نقطة لنهاية الخط بدلاً من ميناء فكتوريا في المخطط الاصلي[1].

استمرت الاعمال الارضية (عدا جزء بطول ١٢ ميل من خط كيكويو) بتجهيز القضبان حتى الميل ٤٢٠. وكان هناك تقدماً في اعمال الجسور والقناطر حتى الميل ١٨٢. وخلال الاسابيع الاولى من عام ١٨٩٩ تم انجاز تقدم سريع على المساحة المفتوحة الى نايروبي عند الميل ٣٢٦. اما بعد نايروبي، التي اصبحت موقع المقرات الرئيسة لخط السكة، فقد وصل مد العوارض الخشبية في ٢ تشرين الاول ١٨٩٩ الى الميل ٣٦٢ وعند تلك النقطة تم الاعداد الى تجهيز معدات تساعد في انزال المواد من كل الانواع وكذلك القاطرات الى اسفل الهضبة وهذه المعدات والمواد اصبحت جاهزة للعمل بحلول شهر تشرين الثاني ١٨٩٩، الا ان اندلاع الحرب في جنوب افريقيا ادى الى تأخر وصول المعدات من بريطانيا حتى

---

(1) N.A, F.O: Africa N.7. 1900, Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1899-1900, Part 1, p3.

آذار ١٩٠٠ ولم تستانف عملية مد القضبان في رفت فالي الا في ٣ مايس ١٩٠٠ [١]. وفي العاشر من آب ١٩٠٠ تم مد العوارض الخشبية الى الميل ٤١٩ واكتمال انجاز محطة غلغل Gilgil [٢].

ان الانتهاء من مد العوارض الخشبية والقضبان على طول الخط لايعني اكتمال عملية بناء خط السكة الحديد، اذ يتطلب الامر كذلك رصف التربة المحاذية للخط. وخلال هذه السنة تم رصف اجزاء صغيرة من الخط بسبب طبيعة التربة الرملية الخفيفة في صحراء تارو الممتدة حتى الميل ٢٨٠. ومع ارتفاع تكلفة عملية الرصف في مثل تلك المناطق وجد رئيس المهندسين امكانية ابقاء الخط مفتوحاً من دون رصفه بالتربة، الا ان سقوط الامطار في المدة من كانون الثاني الى نيسان ١٩٠٠ جعلت من خط السكة الحديد غير المرصوف عرضة للامطار لحوالي شهر، مما دعا الى المباشرة بعملية الرصف على طول الخط من الميل ٢٨٠ الى الميل ٣٢٨ حتى نهاية السنة بمشاركة عدد كبير من العاملين بالاعمال الارضية [٣].

استبشرت الفرق العاملة على الخط في المناطق العالية بعد نايروبي بالطقس البارد والمناظر الخضراء على عكس المناطق

---

(1) N.A, F.O: Africa N.7. 1900, Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1899-1900, Part 1, p2.
(2) N.A, F.O: 403/307 Construction of Uganda Railway Part.V, No.105.Minutes of the 132nd Meeting of the Uganda Railway Committee, May16, 1900.
(3) N.A, F.O: Africa N.7. 1900, Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1899-1900, Part 1.p.2.

الواطئة التي تلسعها أشعة الشمس مما شجع الفرق على العمل وزاد من معنوياتهم وهم يشعرون بالاطمئنان بعدم وجود الاسود التي كانت تجوب المخيمات ليلاً. ولما وصل الخط الى منطقة ليمورو وهي على ارتفاع ٨٠٠٠ قدم (٢٤٤٠ م) فوق مستوى سطح البحر تهيأ المهندسون والعاملون للمنحدر الحاد لرفت فالي. وانسجاماً مع الضغط المستمر من لندن بالاسراع في العمل، فان قضبان السكة يجب ان تمد حول بعض العوائق الرئيسة وتم اقتراح خطة محكمة لمد الخط نحو الاسفل باتجاه ارض الوادي باسرع مايمكن. وتلخصت خطة برستون بانشاء منحدر تدريجي على امتداد ١٠ ميل بوساطة عدد من الجسور للحفاظ على منحدر ثابت ولكن برستون ادرك ان هذا يتطلب مزيداً من الوقت والجهد لايصال الخط الدائمي للسكة الحديد الى الارض المستوية[1].

ان التقدم في بناء الخط باتجاه بحيرة فكتوريا رافقه الحاجة الى المزيد من الاموال اللازمة بعد ان استنفذ الخط كل ما رصد له من اموال. الامر الذي دفع اعضاء لجنة سكة الحديد الذهاب الى البرلمان وهم يبحثون عن مليوني باون اضافية وهو المبلغ الذي جعل الكلفة تصل الى ٥ مليون باون، اي اعلى من التخمينات الاولية التي استندت الى المسح الاولي الذي اجراه ماكدونالد عام ١٨٩٢. ان القائمة الجديدة هي اقرب الى حد كبير لتخمينات لابوشير التي توقعها خلال المناقشات الاولى لكلفة المشروع في مجلس العموم

(1) Amin, op.cit, p.80.

البريطاني حينما انتقد مشروع السكة الحديد في افريقيا الاستوائية الذي اطلق عليه اسم ((الخط المجنون Lunatic Line)). ولكن هذه المرة تم تمرير الالتماس، بعد ان علّق لابوشير قائلاً : ((اذا ما عزمنا مرة اخرى على بناء خط سكة حديد في اي جزء من افريقيا فان آخر الرجال الذين نضعهم في المقدمة هم لجنة من موظفي وزارة الخارجية))[1].

رافقت عملية بناء الخط الحديدي انجاز اعمال مكملة لمستلزمات عمل الخط، والاستعانة ببعض المعدات لتسهيل تلك العملية، ومن تلك الاعمال بناء المعابر والجسور على طول الخط. فعلى الخط الدائمي من مومباسا الى ناكورو وبعد ذلك الى ميناء كيسومو، بلغ العدد الكلي للجسور وقنوات مجاري المياه والمعابر ١٤١٤ كان اطولها جسر سالزبوري عند الميل ٢ عبر ذراع البحرالذي يفصل جزيرة مومباسا عن البر الرئيس في ماكوبا. تالف هذا الجسر من واحد وعشرين فضاءاً او قطعة منفصلة بطول ٦٠ قدماً لكل منها وخمسة فضاءات مستقلة بطول ١٢ قدماً للواحد محمولة على اعمدة قطرها قدمان غرزت في القعر الرملي للقناة الى معدل عمق ٢٠ قدماً. لقد انتهى العمل في الجسر وافتتح للنقل العام خلال عامين من بدء العمل[٢]. اما الجسور الاخرى فقد

---

(1) Amin, op.cit, p.80.

(٢) بدأ العمل ببناء هذا الجسر في الايام الاولى من مد سكة حديد مومباسا - بحيرة فكتوريا، وتمت الاشارة الى ذلك في ص١٠٥. انظر:

N.A, F.O: Africa. No. 5 (1899). Report on the Uganda Railway by Sir Guilford Molesworth, K.C.I.E., March 28, 1899, p.31.

بنيت في تسافو، فوي، ديرجاني Dergaani، ماسونجوليني Masongoleni ومبولولا Mbulula. فضلا عن بناء اربعة جسور رئيسة اخرى بين الميل ٣٧٠ والميل ٤٦٠[1].

تم انشاء عدد كبير من قنوات مجاري المياه في المنطقة الممتدة بين الميلين ٢٠٠ و ٣٥٨ (وهي اعلى منطقة في مرتفعات كيكويو). استخدم الاسمنت البورتلاندي في كل اعمال البناء. بلغ عدد المعابر على منطقة الصعود والنزول على حافة ماو٢٧ معبراً، وتم بناء تلك المعابر في الولايات المتحدة الامريكية ونصبت من قبل مقاولين بعد ان هيأت فرق العمل التابعة لمشروع بناء السكة الحديد الاساسات و تثبيت الدعامات الارضية. نصبت ثمان معابر في الاتجاه النازل من حافة الكيكويو كان مجموع اطوالها ٢٩٦٧ قدماً ومعدل ارتفاعها ٦٣ قدماً، وتسعة بالاتجاه الصاعد بلغ الطول الكلي لها ٤٨٥٧ قدماً مع معدل عمق ٧٤ قدماً، بينما كانت اطوال المعابر ثماني عشرة في الاتجاه النازل من حافة ماو ٦٩٩٤ قدماً مع معدل عمق ٥٧ قدماً. وفي الجانب النازل من حافة ماو وعبرنهر نياندوNyando River كان هنالك فضاءان طول كل منهما ٦٠ قدماً على دعامات مبنية وقناطر، وسبعة جسور بين الميل ٥٣١ والميل ٥٥٣ كل واحد منها مؤلف من ثلاث فضاءات وبطول ٤٠ قدماً لكل فضاء. وفي الميل ٥٥٨ بني جسر كيبيغوري Kibigori له فضاءان بطول ٦٠ قدماً لكل واحد على اسطوانات من حديد

(1) Whitehouse, op.cit, p p.11-12

الزهر مفروسة الى عمق ١٨ قدماً تحت ارضية النهر[1].

استخدمت على الخط ٩٢ ماكنة قطار، منها ٣٦ ماكنة امريكية تم الحصول عليها من مصانع بلدوين في فيلادلفيا بولاية بنسلفانيا الامريكية بعد ما وجد انه ليس بالامكان الحصول على الماكنات من بريطانيا في الوقت المحدد. وضعت هذه المحركات بالخدمة مع ٣٤ محرك انكليزي آخر، وكلها ساهمت في انجاز العمل الشاق اثناء انشاء الخط، واشتركت هذه المحركات في العمل في المائتي ميل الاخيرة من الخط بين ١٨٩٩ و١٩٠٢ [2]. وفي السنتين الاوليتين من عمل هذه المحركات استخدم الفحم الويلزي كوقود، ثم استخدم الفحم الهندي في الاغلب فيما بعد، ثم بعد ذلك الكثير من الخشب. ان قرار استبدال الفحم الويلزي بالفحم الهندي يعود بالدرجة الاساس الى ارتفاع تكاليف الفحم الويلزي الذي بلغ ٤٧ روبية للطن مقابل ٢٤ روبية للطن من الفحم الهندي، فضلاً عن قرب المسافة بين الهند ومومباسا مقارنة بالمسافة بين اسكتلنده ومومباسا. ولتأمين حاجة الخط من الفحم الهندي طلبت اللجنة من وكلاء التاج في الهند بتامين الترتيبات اللازمة لارسال شحنة من الفحم الهندي الى مومباسا بحجم ٣٠٠٠ طن او ٤٠٠٠ طن على سبيل التجربة. واذا ما اثبتت هذه التجربة نجاحها، فانه سوف يتم تعميمها للحصول على المزيد من الفحم من نفس المصدر[3]. وبعد نجاح تجربة استخدام الفحم الهندي واستشارة

---

(1) Ibid.
(2) Ibid, p 13.
(3) N.A, F.O: 403/307 Construction of Uganda Railway Part V, No.124.Minutes of the 134th Meeting of the Uganda Railway Committee, October 4, 1900.

الخبير الدكتور سيزDr. Saise، الذي يعمل مديراً في سكة حديد مومباسا، والذي يعد الخبير الاول في سكك حديد الهند فضلا عن كونه جديراً بالثقة وان قرار اختيار الفحم يمكن تركه بامان في يديه، قررت اللجنة ومن خلال احد وكلاء التاج في كلكتا Calcutta التعاقد مع احدى الشركات الهندية لتوريد ٢٠٠٠٠ طن من الفحم الهندي مدة ستة اشهر لصالح خط سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا[1].

مع اقتراب وصول الخط الى ميناء كيسومو على بحيرة فكتوريا، بدأ العمل جدياً بتطوير الميناء كقاعدة لمرور البواخر في البحيرة وتسهيل ربطه بنهاية الخط الرئيس. فبعد ان اصبحت عائدية تلك الاراضي القريبة من الميناء تعود الى ادارة سكة الحديد[2]، بدأت اللجنة الادارية ومنذ تشرين الثاني ١٨٩٨ بمناقشة مسألة خدمة السفن البخارية في بحيرة فكتوريا. وبينت اللجنة اهمية النقل البحري كخط مكمل لخط السكة الحديد وكتبت الى الحكومة البريطانية : ((ان التخطيط العام لخط السكة الحديد الذي ينتهي في ميناء كيسومو قد تم اتخاذ القرار بشأنه، الآن يبدو ان بعض الاعتبارات المبكرة يجب ان تعطى اهمية كنقل المسافرين والبضائع الى الاماكن المقصودة الابعد من السكة الحديد. ولكن للربط مع اوغندا فانه لا طريق يمكن ان ينافس،

---

(1) N.A, F.O: 403/307 Construction of Uganda Railway Part V, No.129.Minutes of the 135th Meeting of the Uganda Railway Committee, October 16, 1900.

(2) N.A, F.O: 403/329 Construction of Uganda Railway Part VII, No.75.Minutes of the 185th Meeting of the Uganda Railway Committee, October 16, 1902.

مـن ناحيـة الـرخص والسـرعة، السـفن البخاريـة علـى بحـيرة فكتوريا))[1].

دأبت اللجنة الادارية على متابعة موضوع السفن البخارية مع الحكومة البريطانية ووزارة الخزانة لتهيئة الاموال اللازمة لاعداد التصاميم وعدد السفن التي يجب ان توضع في البحيرة، وبعد المزيد من المناقشات توصلت اللجنة الى ان عملية بناء السفن وايصالها الى منطقة العمل على بحيرة فكتوريا سيستغرق ستة وعشرين شهراً. ونظراً الى طول المسافة التي يجب قطعها في البحيرة، فقد اوصت اللجنة انه من الافضل ان تكون هنالك ثلاث سفن بخارية. وبعد نقل القضية الى اللورد سالزبوري مع توصية من قبل اللجنة بضرورة اجراء مسح للبحيرة، تم التوصل الى قرار بوضع ثلاث سفن بخارية في بحـيرة فكتوريـا، وهـي ((ولـيم مـاكينون William Mackinnon))، ((وينيفريـد Winifred)) و((سـيبل Sybil)). وكانـت كـل سـفينة مـن السـفينتين الاخيرتـين تسـتطيع السـفر بسرعة ٥ اميال بحرية وهي تحمل ١٥٠ طناً وفيها تسهيلات خدمة في كابينة خاصة لعشرة اشخاص من مسافري الدرجة الاولى وعشرة اشخاص آخرين من الدرجة الثانية[2]. واول خدمة قدمتها هذه السفن البخارية كانت بين مينائي كيسومو في محمية شرق

(1) Whitehouse, op.cit, p.13.
(2) N.A, F.O: 403/339 Constriction of Uganda Railway Part VIII, No.27.Minutes of the 195th Meeting of the Uganda Railway Committee, April 30, 1903.

افريقيا البريطانية وبورت اليس Port Alice (عينتيبة فيما بعد)[1] في محمية اوغندا، حيث قامت السفينة البخارية وينيفريد في ١٧ شباط ١٩٠٣ باول رحلة لها بين كيسومو وعينتيبة[2]. ومنذ مطلع العام ١٩٠٣ بدأت اللجنة مناقشة تأسيس وكالة للبواخر البحرية في ميناء كيسومو تاخذ على عاتقها مهمة التنسيق بين خط سكة الحديد والنقل التجاري بواسطة البواخر عبر بحيرة فكتوريا[3].

بعد خمس سنوات واربعة اشهر على بداية العمل في الخط ذو المقياس المتري المفرد الذي اخترق طريقه عبر الصحاري والانهار والجبال، وصل الخط الحديدي الى ميناء كيسومو في يوم الجمعة المصادف ٢٠ كانون الاول ١٩٠١[4]. ليصبح اداة التطور الاكثر اهمية بالنسبة للمصالح البريطانية في شرق افريقيا. افتتح القطاع الاول من الخط المكون من ١٠٠ ميل الى فوي للنقل العام في الخامس عشر من كانون الاول ١٨٩٧[5] ولنقل الركاب في الاول

---

(١) بعد الاول من نيسان ١٩٠٢ تحول اسم بورت اليس الى ميناء عينتيبة. انظر:
Fearn, op.cit, p.15.

(2) N.A, F.O: 403/339 Construction of Uganda Railway Part VIII, No.14.Minutes of the 191st Meeting of the Uganda Railway Committee, February 19, 1903.

(3) N.A, F.O: 403/339 Construction of Uganda Railway Part VIII, No.2.Minutes of the 188th Meeting of the Uganda Railway Committee, January 8, 1903.

(4) N.A, F.O: 403/317 Construction of Uganda Railway Part VI.No.139. Mr. Whitehouse to Mr. O, Callaghan. December 20, 1901.

(٥) انظر صفحة ١١٠ التي ورد فيها دوافع واهمية افتتاح الخط امام النقل العام في ١٥ كانون الاول ١٨٩٧.

من شباط ١٨٩٨[١]. وافتتح الخط بكامله الى ميناء كيسومو لنقل البضائع في الخامس عشر من كانون الثاني ١٩٠٢ ولنقل الركاب في الاول من آذار ١٩٠٢ [٢]. وفي العام ١٩٠٠ بلغ مجمل الارباح ٦٥٨٩٥ باون وللعام ١٩٠١ (٨٠٦٠٢) باون. في حين وصلت الكلفة الاجمالية لبناء الخط حتى ٣١ آذار ١٩٠٣ الى ما يقارب ٥٤٠٠٠٠٠ باون، ولمسافة الخط البالغة ٥٨٤ ميلاً، كانت كلفة الميل الواحد ٩,٢٤٠ باون[٣]. فلا عجب ان يوصف الخط بانه الاكثر جرأة والاعلى تكلفة في العالم[٤].

(1) N.A, F.O: Africa. No.8 (1898), Report on the Progress of the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway, 1897-98, p.4.
(2) N.A, F.O: 403/329 Construction of Uganda Railway Part VII, No.14.Minutes of the 170th Meeting of the Uganda Railway Committee, February 20, 1902.
(3) Whitehouse, op.cit, 14.
(4) Amin, op.cit, p. 93.

الادارة البريطانية للمشروع

وابرز الصعوبات التي واجهتها

١- توفير الايدي العاملة للمشروع:

تعد اللجنة الادارية التابعة لوزارة الخارجية البريطانية المسؤول المباشر عن تنفيذ المشروع، وكانت اللجنة تعقد اجتماعاتها في لندن بشكل منتظم وتناقش التقارير التي يرفعها رئيس المهندسين عن تقدم سير عمليات البناء بشكل تفصيلي، وتتخذ القرارات بشأنها وتقدم المقترحات الضرورية لانجاز العمل باسرع ما يمكن. ومنذ تشكيلها في نيسان ١٨٩٥ وحتى وصول الخط الى بحيرة فكتوريا في ٢٠ كانون الاول ١٩٠١ عقدت اللجنة ١٦٦ اجتماعاً، أخذت على عاتقها ادارة المشروع وتذليل كافة الصعوبات التي تعترض طريق الخط[1]. فعلى صعيد الايدي العاملة كان مشروع سكة حديد مومباسا- بحيرة فكتوريا بحاجة الى اعداد كبيرة

---

(١) استمرت اللجنة في اشرافها ومتابعتها لاستكمال بناء خط سكة حديد مومباسا — بحيرة فكتوريا حتى ٣٠ ايلول ١٩٠٣ لتنتقل بعد ذلك ادارة سكة الحديد الى سلطات محمية شرق افريقيا البريطانية. انظر:

N.A, F.O: 403/339 Construction of Uganda Railway partVIII, No.47. Minutes of the202nd Meeting of the Uganda Railway Committee, September 30, 1903.

من العمال الذين جلب معظمهم من الهند. وفي كانون الثاني ١٨٩٧ وافقت وزارة الخزانة البريطانية على مقترح اللجنة الادارية بتأسيس وكالة لسكة حديد مومباسا في الهند، يكون مقرها في كراتشي وبكلفة ١٥٠٠ الى ١٧٥٠ باون سنوياً(١).

تولى وكيل التاج في كراتشي مسؤولية التعاقد مع العمال غير الماهرين والحرفيين المهرة والضباط الثانويين، وكذلك شراء كل الاطعمة والمواد التي تاتي من الهند. وهناك مكتب آخر في لاهور، وهو المركز الرئيس، يقوم بالتعاقد مع العمال غير المهرة في القرى المجاورة ثم يرسلون الى كراتشي ومنها الى مومباسا عبر شركة الملاحة البخارية البحرية الهندية البريطانية التي اوكل اليها اعمال النقل البحري بين الهند ومومباسا لقاء اجر ثابت عن كل عامل(٢). واقترحت اللجنة الادارية ان يكون معدل عدد مايصل بحدود ٢٥٠ عامل غير ماهر كل شهر من كراتشي الى مومباسا بعد التنسيق مع شركة الملاحة البخارية البحرية الهندية البريطانية(٣).

بعد فترة وجيزة من بدء تعاقد العمال ظهر مرض الطاعون في الهند، الذي اثر على بناء سكة الحديد بشكل كبير، وبعد الكثير من المباحثات مع حكومة الهند تمكنت الحكومة البريطانية في لندن من السماح بعملية التعاقد والهجرة مرة اخرى

(1) N.A, F.O: 403/258 Construction of Uganda Railway Part II, No.90.Minutes of the fifty-sixth Meeting of the Uganda Railway Committee, December 2, 1897.
(2) Whitehouse, op.cit, p.7.
(3) N.A, F.O: 403/258 Construction of Uganda Railway P.II, No.95.Minutes of the fifty-eighth Meeting of the Uganda Railway Committee, December 30, 1897.

ولكن تحت شروط صارمة. من هذه الشروط تجنيد العمال من المناطق التي لم تتأثر بالطاعون وإنشاء مخيم للحجر الصحي في بودابور في الهند، خططت المخيم وشيدته لجنة سكة حديد مومباسا. وكلف الكادر الطبي هناك للاشراف على العمال غير المهرة والتاكد من انهم لايتجاوزون حدود المخيم الذي احيط بشكل تام بوساطة سياج من الاسلاك الشائكة. وكان يتوجب ايضا على كل مواطن من اصل هندي ان يقضي مدة اربعة عشر يوماً في مخيم بودابور، وعندما تكون السفينة البخارية جاهزة ينقل العمال الى الساحل بواسطة قطارخاص يصل الرصيف البحري ويحول العمال الى السفينة دون اي اتصال بينهم وبين الناس على الساحل. ثم يقوم ضابط طبي حكومي باعادة فحص العمال على ظهر السفينة ويمكنه اعادة اي رجل لم يكن بصحة تامة الى مخيم الحجر الصحي[1].

لم تتضمن اتفاقيات العمل للمراحل الاولى من المشروع اية فقرات تتعلق بنوعية العمل الامر الذي ادى الى ظهور مشاكل كبرى في الحصول على نتائج عندما تم تكليف العمال بالاعمال الترابية الارضية. وقد تم توضيح هذه المشكلة لحكومة الهند بهدف تغيير الاتفاقيات، وحددت قيمة العقود بحيث يحصل العمال اكثر بقليل من مرتباتهم الشهرية في حال ممارسة الاعمال الشاقة. ان دفع اجور العمال غير المهرة ادت الى ظهور مشكلة لان كل

---

(1) Whitehouse, op.cit, p.8.

واحد منهم كان يدفع له على انفراد وكان ينبغي الاحتفاظ بحساب لكل ماقبضه. لذلك لابد من ايجاد طريقة لحساب اجور العمال بشكل وجبات من ٢٥ فرد الى ٥٠ فرد فيما بعد وتحت امرة رئيس عمال هو المسؤول عن الاحتفاظ بسجل اوقات العمل لمجموعته، وعن تقسيم المساحة المطلوبة من الاعمال الترابية بين افراد مجموعته وتحديد الاجزاء بالنسبة للعمل المنجز لكل عامل، ثم يقوم بتقديم كشف بالمبلغ المحدد لكل عامل. ثم تعطى اجور العمال بحضور ضابط من الكادر الاداري لمشروع سكة الحديد[1]. ان العملية وبالرغم من كونها تضمنت عملاً ادارياً جسيماً لكنها كانت الطريقة الوحيدة التي يمكن من خلالها المحافظة على ضمان وسلامة وصول الاجور بشكل عادل الى جميع العمال. واستمرت عملية استخدام العمال على نحو ثابت من كانون الاول ١٨٩٥ حتى آذار ١٩٠١، ووصل عدد العمال المستخدم ذروته في نيسان ١٩٠٠ حين بلغ ٢٣٠٩٠ [٢].

جهز كل العاملين في المشروع، وبموجب عقود العمل المبرمة معهم، بوجبات طعام مجانية كانت الفقرات الاساسية فيها الدقيق والرز. وعندما كانت قوة العمل في اقصاها، كان وزن الطعام الموزع بين ٦٠٠ الى ٧٠٠ طن شهرياً. ولتجهيز هذه الوجبات الغذائية بشكل منتظم تم انشاء قسم خاص تحت ادارة اثنين من الموظفين

---

(1) Whitehouse, op.cit, p.8.

(٢) انظر ملحق رقم (٥) جدول يبين عدد العمال المستخدمين في مشروع بناء سكة الحديد حسب السنوات.

لتولي هذه المهمة. وكان على القسم المختص ان يتسلم الطعام المشحون من كراتشي، وان يحافظ على توزيع الغذاء بين المستودعات المنتشرة على طول الخط بشكل متوازن، فضلا عن مسؤوليته الاساسية في توزيع الغذاء على جميع العمال. ومن بين ابرز الصعوبات التي واجهها القسم المسؤول عن توزيع الغذاء، استمراره بالحصول على الطعام ذي النوعية الجيدة من الهند. وكان ينبغي ابقاء مطاحن الذرة في كلنديني في حالة عمل دائم وشراء القمح من بريطانيا وطحنه في الساحل. وفي النهاية تطلب الامر ابرام عقود سنوية لتجهيز كل الوجبات وايجاد خزين احتياطي من القمح كضمان ضد اي دقيق رديء قد يستورده المقاول[1].

على اية حال فان قرار استخدام العمالة الهندية في بناء سكة حديد مومباسا - بحيرة فكتوريا بدلاً من العمالة المحلية كانت له اسباب عدة، من ابرزها، ان هذا الجزء من مناطق النفوذ في شرق افريقيا كان ينظر اليه في بريطانيا على الاقل، بانه ملحق بالهند وهو جزء من الامبراطورية البريطانية ناهيك عن الخبرة التي اكتسبها الموظفون والعسكريون البريطانيون اثناء عملهم في الهند. فالعمال الهنود لديهم الخبرة في بناء سكك الحديد في الهند نفسها لاسيما في نوعية قياس خطوط سكك الحديد (القياس المتري) وهو نفسه الذي استخدم في سكة حديد مومباسا. في حين تم

---

(1) Whitehouse, op.cit, p.9.

تجنيد الافارقة المحليين حمالين وهم غالباً ما يتميزون بقلة الخبرة والحاجة الى التدريب وعدم تحمل العمل في الاجواء الصعبة مقارنة بالعمال الهنود الاشداء الذين يعملون باصرار مقابل فقط مايعادل ٥ دولارات شهرياً [١].

بلغ عدد العمال غير المهرة والفنيين الذين شاركوا في بناء سكة الحديد ٣٥٧٢٩ شخصاً تم جلبهم من الهند، بالاضافة الى ١٠٨٢ من المساعدين ليصل العدد الكلي الى ٣٦٨١١. وكانت كلفة عملية التعاقد بما في ذلك تكاليف ادارة الوكيل وصيانة مخيم العزل واجور السفينة البخارية قد بلغت ٢٥٤٥٨٨ باون. ان الدفع للعمال المأجورين اثناء عملية الجلب، بين وقت تسجيلهم للعمل وبدء العمل وكذلك في رحلة العودة قد كلف مبلغاً اجمالياً ١٠٧٣٥٠ باون. لذا يمكن القول ان المبلغ الاجمالي لجلب العمالة كلف مشروع سكة الحديد حوالي ٣٦٢٠٠٠ باون[٢].

شهدت المراحل الاخيرة من مد السكة الحديد العديد من الاحداث التي ادت الى تأخير العمل على الخط، لعل من ابرزها اضراب مئات من العمال الهنود خلال آيار وحزيران عام ١٩٠٠ في مومباسا والذي ادى الى تأخير العمل في المشروع من جهة وتولي عمال مستخدمين اقل كفاءة العمل في مد السكة قبل انهاء ذلك الاضراب. ففي حزيران ١٩٠٠ ومع قرب انتهاء عقود عملهم قدم العمال المضربين الى رئيس المهندسين السير جورج وايتهاوس في

(1) Amin, op.cit, p.45.
(2) Whitehouse, op.cit, p.8.

مومباسا مطالبهم ليرفعها الى اللجنة الادارية في لندن. تركزت مطالب العمال على تعديل الفقرة المتعلقة بحق العامل باذن المغادرة وتمتعه باجازة لمدة اربعة اشهر بنصف اجر في نهاية السنوات الثلاث، وتكون بدلاً عن ذلك ان يمنح العامل أجازة لمدة أربعة اشهر باجر كامل في نهاية السنوات الثلاث. وخلال مناقشة اللجنة لذلك المقترح وبدعم من وايتهاوس، الذي شارك في تلك المناقشات، طالب بتغيير فترة الاشهر الثلاث باجر كامل الذي اقترحته اللجنة الى اربعة اشهر باجر كامل، وهوما سيكون اكثر انسجاماً مع مطالب العمال، الا ان اللجنة رأت ان منح اذن مغادرة للعمال لمدة اربعة اشهر باجر كامل في نهاية السنوات الثلاث امراً مبالغاً به، وتفهمت اللجنة موقف رئيس المهندسين الداعم لتلك المطالب لاسيما مع العمال الراغبين بالعودة الى العمل في مشروع سكة الحديد [1].

أدى اضراب عمال سكك الحديد في مومباسا وما ترتب عليه من تأخير في العمل على الخط الى مطالبة رئيس المهندسين اللجنة الادارية باعادة النظر بعقود العمل لامكانية اعادة العمال مرة اخرى الى المشروع، لتفادي التأخير في بناء الخط وانجازه باسرع ما يمكن. ووجد وايتهاوس ضرورة للتوصل الى عقود جديدة مع العمال الذين انتهت عقودهم والراغبين بتجديدها مرة اخرى واقترح

---

(1) N.A, F.O: 403/307 Construction of Uganda Railway P.V, No.94.Minutes of the 128th Meeting of the Uganda Railway Committee, July 3, 1900.

ان تتضمن العقود الجديدة بنود عدة، منها ان يكون لدى العامل الرغبة بالعودة الى الخدمة في مشروع سكة الحديد، وان يحدد العامل نوع عقد العمل دائمي ام مؤقت، وضرورة تدوين البنود خطياً. ومن جانبه حذر رئيس المهندسين اللجنة الادارية من عدم قبول تلك الشروط التي يراها ضرورية، وانه يعتقد ان عدم قبولها من اللجنة الادارية سيؤدي الى تجدد الاضراب[1].

وبعد مناقشة اعضاء اللجنة لمقترحات رئيس المهندسين ودراسة المطالب التي تقدم بها العمال، ومخاطر تجدد الاضراب في حال عدم الموافقة على تلك المطالب، تعاملت اللجنة مع تلك المطالب بروح طيبة، واكدت استعدادها لمنع حدوث اي اضراب آخر. وطلبت اللجنة من رئيس المهندسين اعداد مسودة يذكر فيها المقترحات التي طالب العمال بها. وبعد ذلك دون اعضاء اللجنة ملاحظاتهم على تلك المسودة، واكدت اللجنة بان اي تأخير في دراسة تلك المطالب ربما سيؤدي الى اضراب آخر تكون نتيجته التأخير في بناء سكة الحديد وزيادة التكاليف، ثم رفعت اللجنة تلك المسودة الى وزير الخارجية للمصادقة عليها[2].

لم تقتصر المطالب بتحسين عقود العمل على العمال فقط بل طالب الكادر الاداري رفيع المستوى، الذي شارك في الاضراب، ببعض المطالب التي تلخصت بمنح مرور مجاني للكادر بعد العودة

---

(1) Ibid.
(2) N.A, F.O: 403/307 Construction of Uganda Railway, P.V, No.94.Minutes of the 128th Meeting of the Uganda Railway Committee, July 3, 1900.

الى الوطن، وزيادة نسبة اجازات السفر، اما المطلب الثالث فهو انشاء صندوق ادخار ((Provident Fund)) لكادر سكة الحديد[1]. وبعد دراسة تلك المطالب التي رفعها رئيس المهندسين الى اللجنة وجدت اللجنة الادارية بأن الكادر الاداري رفيع المستوى الذي يطالب بمساواته مع امتيازات مسؤولي محمية شرق افريقيا البريطانية قد تجاهل الفروق الاساسية في الوظيفتين، وقررت اللجنة عدم امكانية تحقيق الطلب الاول. وفيما يتعلق بالطلب الثاني فانه بحاجة الى معرفة ظروف تلك الاجازات ومن المستحيل التوصل الى قرار بشأنها في الوقت الحالي الا بعد توفر الاسباب الموجبة لها لكي يتمكنوا من اتخاذ القرار المناسب. اما بالنسبة للطلب الثالث المتعلق بانشاء صندوق الادخار، فان هذا الموضوع لم يكن قضية ملحة لكادر يعمل بعقود عمل مؤقتة[2].

واصل رئيس المهندسين جهوده الرامية لاعادة العمال الى مواقع العمل واقترح على اللجنة الادارية بعض التعديلات على المسودة التي رفعها الى اللجنة منها التمييز بين العمال المرغوب بتجديد عقود عملهم وبين الذين لاينصح ببقائهم. واقترحت اللجنة انه في الوقت الذي يتم فيه منح اذن مغادرة لمدة اربعة اشهر للنوع الاول من العمال لايسمح الا بثلاثة اشهر كاذن مغادرة للنوع الثاني. اما بالنسبة

(1) N.A, F.O: 403/307 Construction of Uganda Railway P.V, No.84.Minutes of the 126th Meeting of the Uganda Railway Committee, May 21, 1900.

(2) N.A, F.O: 403/307, Construction of Uganda Railway P.V, No.94.Minutes of the 128th Meeting of the Uganda Railway Committee, July 3, 1900.

لصندوق الادخار فقد ذكرت اللجنة بانه في حال الانجاز المبكر للخط فان مثل ذلك الامتياز لن يكون على الارجح منطوي على صعوبات، وانه يمكن معالجته عن طريق اشعار الموظف قبل ثلاث اشهرمن انتهاء خدمته بعدم الرغبة في تجديد عقد العمل له وبذلك يستحق فقط راتب ثلاثة اشهر باجر كامل مكافئة لنهاية خدمته[1].

٢- بناء المقرات الادارية واسكان فرق العمل :

منذ وصوله الى مومباسا كرّس رئيس المهندسين جهوده لاسكان الكادر وايواء العمال الاساسيين، فقد شيدت بيوت كبار الموظفين بطريقة سهلة عادة من القضبان الحديدية مغطاة بسقوف من الواح نخيل جوز الهند للحماية من حرارة الشمس. اما بالنسبة للعمال الهنود فقد بنيت لهم اكواخ بسيطة من الطين وجذوع شجرة جوز الهند ولم تدخل اية تحسينات عليها الا في السنوات اللاحقة[2]. وحينما استخدم العمال في الاعمال المتقدمة، عاشوا تحت خيام من قماش القنب لان الخيام كانت سهلة الحمل عند الحركة، ولكن عندما كانت تعمل مجموعات كبيرة في الجسور والاشغال الارضية الثقيلة، والتي من المحتمل ان تاخذ اشهراً حتى تكتمل، كان يجري بناء مقرات مؤقتة مبنية من

---

(1) N.A, F.O: 403/307 Construction of Uganda Railway P.V, No.97.Minutes of the 129th Meeting of the Uganda Railway Committee, July 9, 1900.

(2) Amin, op.cit, p.45.

هياكل خشبية مغطاة بحديد مموج وكان كل واحداً منها يتسع ل ١٥٠ الى ٢٠٠ رجلاً[1].

بعد توسع مهام فرق العمل وازدياد اعداد العمال والكادر الاداري والتقدم في مد خط السكة الحديد، تطلب ذلك بناء المزيد من المقرات للاداريين، وخلال عام ١٩٠٠ انجز بناء عدد كبير من المساكن للاداريين العاملين على الخط وملاجيء لمجاميع الصيانة حتى الميل ٢٥٠، واستخدمت الالواح الخشبية في انشاء هذه المقرات بحيث يمكن الاستفادة من تلك المواد ونقلها واعادة نصبها مرة اخرى في اي مكان حسب ما تستلزم الضرورة وباقل كلفة. بينما تم تجهيز المحطات بحاويات المياه ونصب انابيب المياه حيث يكون الامر ضرورياً بين كلنديني والميل ٢٠٠ وهي في طريقها الى المحطات الاخرى واستخدمت اربعة قطارات سحب لتجهيز الغذاء والماء للحمالين العاملين حتى الميل ٤٥٥[2].

لم تكن المقرات الادارية على نمط واحد ولا بنفس النوعية، فعلى سبيل المثال بنيت ادارة الموظفين الرئيسة في نايروبي، والمستشفى الاوربي، على تلة صغيرة تبعد نحو ميلين من المحطة وتكونت الادارة من خمسة بيوت مبنية بالصخور والآجر وسقف من القرميد. في حين كان عدد مقرات الكوادر المساعدة ١٠٤ مقراً صممت على شكل خطوط متوازية تبعد نحو ربع ميل من المحطة

(1) Whitehouse, op.cit, p.9.
(2) N.A, F.O: Africa N.7. 1900, Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1899-1900, Part. 1.p.2.

وبنيت من الخشب والحديد وهي مزودة بانبوب للماء الصالح ونظام صرف صحي. بينما تم اسكان السواق ورجال الاطفاء والمصلحين والعمال غير المهرة من الافارقة على ضفاف نهر نايروبي وعلى بعد نحو نصف ميل من محلات التسوق. وكان هنالك أكواخ على مسافة كل اربعة اميال على طول الخط لرجال الصيانة بنيت من هياكل صفائح الحديد المغلون بحيث لاتؤثر فيها السهام. وفي المقاطعات التي كان يتوقع منها حدوث مشاكل من السكان المحليين تم احاطتها باسيجة من الاسلاك الشائكة. وكانت كل مقرات السكك الحديد تحت مسؤولية مفتش صحي لمتابعة انجاز الاعمال الصحية فيها على نحو منتظم[1].

٣- انشاء المستشفيات والمراكز الصحية :

ان كثرة انتشار الامراض والاوبئة المختلفة التي اثارت استياء العاملين وتزايد عدد الوفيات بينهم، وارتفاع حجم قوة العمل مع التقدم في بناء الخط، دفعت اللجنة الادارية المشرفة على بناء سكة الحديد الاهتمام بالجانب الصحي. وخلال الربيع الاول من عام ١٨٩٨ تم انشاء مستشفى صغير دائمي في مومباسا، وبناية مؤقتة لاغراض صحية تم نصبها قرب الميل ١٨٥. وفي الوقت الذي كانت تجري فيه الاعمال الارضية بين تسافو وكيبويزي، كانت هناك مستشفيات ميدانية ترافق فرق العمل واعداد العمال الكبيرة

(1) Whitehouse, op.cit, p.13.

المتحركة على طول خط السكة[1]. بينما تم تعزيز الصحة العامة في المحطات والمخيمات بوساطة مايقارب ٢٥٠ رجلاً في قسم الخدمة الطبية، وكان هؤلاء الرجال في حالة عمل دائمة. وفي كلنديني نصبت ماكنة لأنتاج الثلج قادرة على أنتاج ١ طن من الثلج يومياً لتزويد المستشفى الكائن في مومباسا بالثلج وكذلك للاستعمال اليومي لافراد الهيئة الطبية. فضلاً عن تجهيز المستشفى بالماء المقطر من معمل السكة الحديد لتكثيف الماء الذي استورد من اوربا[2].

وبعد وصول الخط الى نايروبي في مايس ١٨٩٩، التي اصبحت المركز الرئيس لخط السكة الحديد، تطلب العمل تجهيز مستشفى واسع سمي بالمستشفى الاوربي، وتم اعارة خدمات هيئة طبية كبيرة من حكومة الهند مؤلفة من خمس اطباء بريطانيين مع عشرة جراحين مساعدين. وخلال عام ١٩٠٠ ونتيجة لتقدم الخط باتجاه الداخل من جهة، وزيادة اعداد العمال المستخدمين على الخط من جهة ثانية، فضلا عن انتشار مرض الطاعون في المناطق التي جاء منها العمال الهنود، تم اعارة كادر طبي من اربعة اطباء ومساعدين اثنين اكفاء من حكومة الهند مع معدات مستشفى متكاملة وضعت تحت تصرفهم بهدف المحافظة على استقرار الوضع الصحي لكادر العمل بشكل عام، وكذلك

---

(1) N.A, F.O: Africa. No.6 (1899), Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1898-99, p.3.
(2) Whitehouse, op.cit, p.10.

القيام بالفحوصات الخاصة بالعمال المستوردين وتشخيص الرجال غير الملائمين للعمل[1].

بلغ عدد المرضى الراقدين في المستشفيات لشهر نيسان ١٩٠١، عندما كانت قوة العمل في أوجها، ١١٠٣ مريضاً من أصل ٢٣٠٩٠ وكان هذا ضمن المعدل، ماعدا فترة انتشار الملاريا لعام ١٨٩٦ – ١٨٩٧ عندما أصيب ٥٠٪ من العمال بذلك المرض، ولكن اثناء انشاء المائتي ميل الاولى كان حوالي ٧٥٪ من الرجال في المستشفيات لوقت قصير. بلغ العدد الكلي للموتى (٢٤٩٣) شخصاً لغاية ٣١ آذار ١٩٠١ وبمعدل سنوي ٣٥٧ من القوة المؤلفة من ١١٠٠٠ عامل غير ماهر[2].

٤- تاسيس قوة شرطة سكة الحديد :

لضمان المحافظة على القانون والنظام بين حجم القوة الكبيرة جداً من العمال المستخدمين في مشروع بناء السكة الحديد، تم تشكيل قوة من الشرطة بوصفها واحدة من اقدم اقسام خط السكة الحديد. وجهزت هذه القوة بملابس نظامية وتم تدريبها وتسليحها ببنادق من طراز مارتيني هنري **Martini-Henry**. تم اعارة ضابطين بريطانيين من حكومة الهند للتدريب والاشراف على القوة التي تم تطويعها من العمال غير المهرة المتعاقدين مع

(1) N.A, F.O: Africa N.7. 1900, Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1899-1900, Part 1. p.2.
(2) Whitehouse, op.cit, p.10.

مشروع سكة الحديد والذين جلبوا من الهند. وبعد مناقشة موضوع تبعية قوة الشرطة، قررت اللجنة الادارية بان اي قوة عسكرية تعمل في سكة الحديد يجب ان تتبع سلطة محمية شرق افريقيا البريطانية[1].

لم تحافظ قوة الشرطة على النظام بين المجاميع الكبيرة للعمال المستخدمين في بناء الخط فحسب بل انها استخدمت ايضا لحماية مخيمات العمال من اعتداءات السكان المحليين، وتقديم الحماية لفرق العمل في الاماكن غير المعروفة. وكلما ازدادت اعداد العمال المستخدمين في بناء الخط ازدادت قوة الشرطة تدريجياً حتى وصل عدد منتسبيها الى ٤٠٠ شرطياً، و تم المحافظة على هذا المستوى من القوة حتى اكمال بناء الخط وتسليمه الى حكومة محمية شرق افريقيا البريطانية[2]. ومنذ الايام الاولى لتأسيس قوة الشرطة شكلت محكمة للنظر في القضايا والحالات الخاصة بالسكة الحديد، لكن مع زيادة اعداد العمال المستخدمين في مشروع السكة الحديد تم تعيين حاكمية بصلاحيات من الدرجة الاولى للنظر في القضايا تحت قانون العقوبات الهندي الذي طبق على الاراضي الواقعة في شرق افريقيا [3].

---

(1) N.A, F.O: 403/258, Construction of Uganda Railway Part. II, No.36.Minutes of the Thirty-ninth Meeting of the Uganda Railway Committee, April 22, 1897.

(2) N.A, F.O: Africa N.7. 1900, Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1899-1900, Part. 1. P2.

(3) Whitehouse, op.cit, p.10.

٥- مد خطوط التلغراف :

في الوقت الذي تقوم فيه فرق العمل بمد القضبان، كان مد خطوط التلغراف موازياً لخط سكة الحديد. فمنذ كانون الاول ١٨٩٧ ونتيجة للاضطرابات التي حدثت في اوغندا، ولتلبية متطلبات المحميات، قرر وزير الخارجية البريطانية اللورد سالزبوري (٢٩ حزيران ١٨٩٥- ١٢ تشرين الثاني ١٩٠٠) ضرورة الاهتمام بمد خطوط التلغراف ودفعها الى الامام مع تقدم خط سكة الحديد وباسرع مايمكن[1]. وفي السادس من حزيران ١٨٩٨ وصل خط التلغراف الى كيكويولاند عند الميل ٣٢٥ [2]. وفي مطلع عام ١٨٩٩ وصل خط التلغراف الى وادي الدوما الضيق والعميق Eldoma Ravine عند الميل ٤٨٠[3]. وفي مايس ١٩٠٠ خصصت وزارة الخزانة مبلغ ١٧٠٠٠ باون لشراء الدعائم الحديدية لغرض مد خطوط التلغراف مابين مينائي كيسومو وعينتيبة[4]. وكانت اللجنة الادارية قد وافقت على اعتماد لائحة التلغراف الهندية في

---

(1) N.A, F.O: 403/258, Construction of Uganda Railway Part. II, No.90.Minutes of the fifty-sixth Meeting of the Uganda Railway Committee, December 2, 1897.
(2) N.A, F.O: Africa. No.8 (1898), Report on the Progress of the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway, 1897-98, p.4.
(3) N.A, F.O: Africa. No.6 (1899), Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1898-99, p.3.
(4) N.A, F.O: 403/307 Construction of Uganda Railway Part.V, No.66.Minutes of the 123rd Meeting of the Uganda Railway Committee, May 17, 1900.

محميتي شرق افريقيا البريطانية واوغندا ، وايضا على اعتماد تعريفة تلغراف سكك حديد الهند البالغة روبية واحدة لكل ثمان كلمات[1].

تعد خطوط التلغراف من المتطلبات الاساسية لتحقيق التواصل بين الساحل والداخل الافريقي من جهة وبين ادارة المحميات البريطانية في شرق افريقيا والحكومة البريطانية في لندن والهند من جهة ثانية. وعلى الرغم من تحمل الادارة البريطانية في تلك المحميات نفقات انشاء تلك الخطوط الا ان اجور المكالمات عبر خطوط التلغراف كانت تشكل مورداً اساسياً لادارة المحميات، ففي مايس ١٩٠٠ طلب السير هاري جونستن القائد العام لمحمية اوغندا ، من اللجنة الادارية المكلفة بالاشراف على مد خطوط التلغراف، بتقليل نسبة الاجور التي تدفعها ادارة المحمية، وتوسيع خدمة التلغراف لتضم مسافات اوسع في المحمية[2]، وامتيازات خاصة تتعلق ببث برقيات وكالة رويترز من الساحل الى الداخل. وفي طلب آخر، طالب السير هاري جونستن بمعاملة خاصة لاوغندا وأدارة محمية شرق افريقيا فيما يتعلق بنسب البرقيات واقترح ان يكون هناك مبلغ محدد يمكن ان يتم المساهمة به من اموال المحمية بدلا من كل برقية يتم الدفع لها بشكل منفصل. وقبل

(1) N.A, F.O: 403/258 Construction of Uganda Railway Part. II, No.93.Minutes of the fifty-seventh Meeting of the Uganda Railway Committee, December 16, 1897.
(2) N.A, F.O: 403/307 Construction of Uganda Railway Part V, No.66.Minutes of the 123rd Meeting of the Uganda Railway Committee, May 17, 1900.

الموافقة على طلب جونستن رأت اللجنة ضرورة الطلب من وزير الخارجية اطلاع السير هاري جونستن بان القضية قيد الدراسة وسيتم اجراء الاتصالات اللازمة معه بهذا الخصوص في الوقت المناسب[1].

في حزيران ١٩٠٠ ناقشت اللجنة الادارية موضوع نسب التلغراف الخاصة بادارة محميتي شرق افريقيا البريطانية واوغندا، واقترحت الطلب من وزارة الخارجية مفاتحة وزارة الخزانة للطلب منها اتخاذ قرار لكبار مسؤولي الخزانة ان كان بالامكان الحصول على اذن يصب في صالح المحميتين. وناقشت اللجنة كذلك طلب السير هاري جونستن المتعلق ببث مجاني له لبرقيات رويترز على خطوط تلغراف سكة الحديد، والسماح ببث رسائل رويترز بحسب تعريفة سكك حديد الهند التي تم اعتمادها. واعلنت اللجنة انها ستقوم باعطاء التعليمات بهذا الصدد الى مسؤولي سكة الحديد ذوي الصلة، وستطلب من وزارة الخارجية ابلاغ السير هاري جونستن بقرارها. وناقشت اللجنة ايضاً مقترح السير هاري جونستن دمج خدمات بريد محميتي شرق افريقيا البريطانية واوغندا الذي سيتم رسم خطوطه بالتوافق مع القرار الذي يتم التوصل له في الاجتماعات القادمة[2]. وفي آب ١٩٠٠ اعلنت اللجنة الادارية بحصول الموافقة باتخاذ القرار ببث برقيات رويترز الى السير هاري

---

(1) N.A, F.O: 403/307 Construction of Uganda Railway Part V, No.74.Minutes of the 124th Meeting of the Uganda Railway Committee, May 31, 1900.

(2) N.A, F.O: 403/307 Construction of Uganda Railway Part V. Minutes of the 125th Meeting of the Uganda Railway Committee, June 14, 1900.

جونستن على خطوط تلغراف اوغندا بحسب التعريفة المشار اليها[1].

تعرضت خطوط التلغراف الى السلب والتخريب في بعض المناطق، ففي آب عام ١٩٠٠ ابلغ رئيس المهندسين وايتهاوس اللجنة الادارية في لندن تعرض خط التلغراف المؤقت بين منطقة ماو وميناء كيسومو الى السلب من قبل الاهالي. الامر الذي دفع اللجنة الادارية الى حض السلطات الادارية في محمية شرق افريقيا البريطانية على اتخاذ الخطوات اللازمة لوضع نهاية لمثل هذه الاعمال[2]. واشارت تقارير اخرى في نفس الشهر الى حالة عدم الاستقرار في عمل خط التلغراف المؤقت مابين مولو وكيتوتوس Kitotos، ما دفع اللجنة الادارية الى طلب المساعدة من القائد العام لمحمية شرق افريقيا البريطانية آرثر هاردنج بحماية خطوط التلغراف واعداد تقرير الى وزارة الخارجية حول الهجمات المذكورة من الماساي والكيكويو، والخطوات التي يتم تبنيها لاعادة الامن والاستقرار الى المنطقة[3]. وشهدت الاشهر الاخيرة من عام ١٩٠٠ ومطلع عام ١٩٠١ بعض التحديات التي ادت الى تأخير العمل في انجاز مد خط التلغراف التابع لمشروع سكة الحديد. فقبيل الوصول الى بحيرة فكتوريا اظهرت قبائل الناندي عداوتها لدخول خط سكة الحديد الى مناطقها لانها اعتبرته تهديداً بل تحدياً

---

(1) N.A, F.O: 403/307 Construction of Uganda Railway Part V.N0. 105. Minutes of the 132nd Meeting of the Uganda Railway Committee, August 16, 1900.

(2) N.A, F.O: 403/307 Construction of Uganda Railway Part V.N0. 105. Minutes of the 132nd Meeting of the Uganda Railway Committee, August 16, 1900.

(3) N.A, F.O: 403/307 Construction of Uganda Railway Part V.N0. 108. Minutes of the 133rd Meeting of the Uganda Railway Committee, August 27, 1900.

لسيادتها على تلك المناطق، وانتهاكاً لما اعتبرته ملكاً لها. فقام رجالها بشن عدة غارات على فرق العمل ظناً منها ان مثل تلك الغارات قد تحول بين تلك الفرق ومواصلة العمل في مد السكة. ولكن ظنهم لم يتحقق رغم تدميرهم خط التلغراف واستخدامه قلائد نحاسية وتحويلهم القضبان الحديدية الى رماح واسلحة حرب. وقد وصف السير جارلس اليوت المندوب البريطاني لمحمية شرق افريقيا البريطانية (كانون الاول ١٩٠٠- حزيران ١٩٠٤) تلك السرقات لخط التلغراف بالقول : ((يستطيع المرء ان يتخيل السرقات التي ستحدث لقطار اوربي اذا كانت اسلاك التلغراف تصبح قلائد من جواهر وقضبان الحديد اسلحة من الدرجة الاولى وانه ليس من المستغرب ان يقوم رجال النانـدي بمثل هذه الاعمال))[1].

على الرغم من ان تلك الصعوبات اثرت في سرعة انجاز الخط ورفعت من تكاليف بناءه، الا انها في الوقت نفسه زادت من اصرار الادارة البريطانية على انجاز المشروع وضرورة ايصال خط سكة حديد مومباسا الى نهايته على بحيرة فكتوريا، وبدء الخطوات الضرورية لتطوير المصالح الاقتصادية والسياسية البريطانية في شرق افريقيا. وبعد نجاحها في ايصال خط سكة حديد مومباسا الى بحيرة فكتوريا تكون اللجنة الادارية التابعة لوزارة الخارجية البريطانية قد هيأت مقومات تطور المصالح البريطانية في شرق افريقيا في الجوانب السياسية والاقتصادية والستراتيجية على حد سواء، مثل الدعوة لانشاء بلد الرجل الابيض Whiteman's

(1) Amin, op.cit, p.87.

Country علـى مرتفعـات كينيـا مـن خـلال دعـم النشـاط الاستيطاني، وتنمية النشاط الزراعي والتجاري في محمية اوغندا، وربـط محمـيتي شـرق افريقيـا البريطانيـة واوغنـدا اقتصـادياً بالاقتصاد الامبراطوري البريطاني.

الفصل الرابع

تطور المصالح البريطانية في المنطقة بعد انجاز سكة الحديد ١٩٠٢ـ١٩٢٠

- تشجيع النشاط الاستيطاني الأوربي في منطقة المرتفعات.
- زراعة غلات التصدير في المحميتين.
- تطور النشاط التجاري والمالي في المحميتين.
- آثار الحرب العالمية الأولى على المصالح البريطانية في المحميتين وإعلان كينيا مستعمرة تاج.

تشجيع النشاط الاستيطاني الاوربي في منطقة المرتفعات

مكن خط سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا السواح والمستوطنين الاوربيين من النفاذ الى دواخل شرق افريقيا، ووضع امام انظار الرأي العام البريطاني ماكان سابقاً مقتصراً على القلة منهم، وكشف حقيقة ان الجزء الاكبر من محمية شرق افريقيا البريطانية التي تبلغ مساحتها قرابة ٢٠٠ الف ميل مربع عبارة عن هضبة صحية عالية تمتاز بمناخ جيد جداً وصيف دائم معتدل وامطار كافية لادامة خضرة وفيرة. فضلاً عن مناطق المرتفعات الصحية وغير المأهولة نسبياً التي تصل مساحتها قرابة ٣٠ الف ميل مربع[1]. ويعتقد جونستن بانه ليس هناك ما يمنع من اعطاء منطقة المرتفعات في محمية شرق افريقيا البريطانية للمستوطنين البيض، وتنمية عدد كبير من السكان الافارقة يصل الى حوالي ثلاثة او اربعة ملايين والذين من الممكن بمرور الوقت ان يشكلوا عاملاً

---

(١) انظر ملحق رقم (٦) خارطة توضح موقع منطقة المرتفعات في محمية شرق افريقيا البريطانية.

فعالاً في سياسة الاستيطان في افريقيا الاستوائية[1]. فقد اندهش العديد من المسؤولين الذين عملوا في محميتي شرق افريقيا البريطانية واوغندا من الامكانيات التي تتمتع بها المناطق المقترح منحها للمستوطنين الأوربيين. فعلى سبيل المثال كتب جونستن عام ١٩٠١ حول اهمية منطقة المرتفعات قائلاً عنها :((انها تصلح على نحو جدير بالاهمية لتكون بلد الرجل الابيض، لانها صحياً بالنسبة للمستوطنين الاوربيين كالمملكة المتحدة، كولومبيا البريطانية [في كندا] او جنوب افريقيا))[2].

على اية حال فان خط السكة الحديد شكل عاملاً مهماً في ولادة كينيا، ومن ثم لاغرابة ان حاكم كينيا السير ادوارد كرك Sir Edward Grigg (٨ ايلول ١٨٧٩ - ١ كانون الاول ١٩٥٥ / ٢ تشرين الاول ١٩٢٥- ١٩٣٠) قال : ((ان خط سكة الحديد يشكل بداية لتاريخ كينيا)). بل ان واحداً من ابرز رواد الاستيطان الابيض اللورد كرانورث Lord Cranworth (١٨٧٧- ١٩٥٧) قال: ((لولا الخط لما وجدت كينيا)). ويمكن ان نقول ايضا ان انجاز خط سكة الحديد فتح الابواب على مصاريعها امام تحويل كينيا الى مستعمرة بيضاء خاصة ان مناخ كينيا مناسب للاستيطان الابيض، فضلاً عن ان منطقة المرتفعات التي تقع نايروبي في قلبها، ترتفع خمسة آلاف وخمسمائة قدم فوق مستوى سطح البحر مما جعل كينيا اشبه ماتكون بـ : ((جنّة في

---

(1) Johnston, op.cit, pp.387-388.
(2) AL-Soudani, op.cit, p.5.

قلب القارة الافريقية)) على حد الوصف الدقيق للمؤرخ الدكتور صادق السوداني[1].

ولما ادركت الادارة الاستعمارية البريطانية في شرق افريقيا اهمية وجود عائدات اقتصادية في منطقة المرتفعات، لجأت اول الامر الى استخدام القوة البشرية الافريقية من المستويات المتدنية في الادارة لوضع الاساس لاجراء نوع من التنمية الاقتصادية التي ترغب ادارة المحمية تحقيقها في اراضي المحمية. ومن ثم الحاجة لايجاد عائدات وحركة مرور للسكة الحديد المنجزة حديثاً لتصل الى بحيرة فكتوريا، والرغبة باجراء توسع رئيس وسريع لاقتصاد السوق في منطقة كانت فيها الاقتصاديات الوطنية غير نشطة بعد. الا ان الخلاف الذي دار بين المسؤولين الاداريين البريطانيين حول الفوائد النسبية للتقدم من خلال الاقتصاد الوطني الافريقي، وكيف يمكن ان يتحقق ؟ من خلال الزراعة ام من خلال الاستثمار لرأس المال الخارجي ؟. وخلال مدة مسؤولية السير جارلس اليوت (٨ حزيران ١٨٦٢- ١٦ آذار ١٩٣١/ كانون الأول١٩٠٠- مايس ١٩٠٤) مندوباً اومعتمداً Commissioner بريطانياً على محمية شرق افريقيا البريطانية، استند الى افتراض ضمني بان مستقبل كينيا والاراضي المرتفعة يكمن في تشجيع الهجرة الاوربية، وتنمية النشاط الزراعي في الاراضي التي سيشغلها المستوطنون[2].

---

(١) السوداني، حركة التحرر الوطني في كينيا، محاضرات.

(2) Munro, Colonial Rule and the Kamba, p.75.

يعد السير جارلس اليوت الذي خلف آرثر هاردنغ اول من بحث في تشجيع هجرة الاوربيين الى المحمية بامل ان يحرك القادمين الجدد اقتصاد المحمية التي تحتاج الى استثمار مبدئي لجعل هذه الارض تمول نفسها [1]، ويجعل الخط الحديدي بالنتيجة ذا مردود حسن تواجه به الحكومة البريطانية المشككين من اعضاء البرلمان البريطاني بجدوى السكة الحديد[2]. وقرر اليوت تشجيع المستوطنين البيض على زراعة المرتفعات الخصبة ليستطيع خط سكة الحديد او المناطق التي يخترقها ان تنمو اقتصادياً، واوصى بان المهاجرين البيض يجب ان يشجعوا على الاستيطان في محمية شرق افريقيا البريطانية. وتمت الموافقة على مقترحه في ذلك الوقت دون نقاش من وزارة الخارجية البريطانية. وكان تبرير اليوت الاساسي لمقترحه ان تلك الارض الخصبة يجب ان تذهب فقط للذين يحولونها الى الانتاجية القصوى. وقال اليوت : ((بانه طالما تحتاج البلدان الصناعية للانتاج الزراعي فحتماً يجب تلبية هذا المطلب... ان غلق المناطق الانتاجية في العالم فقط لرغبات مجموعة صغيرة من ساكنيها تكون جريمة ضد الانسانية ككل))[3]، مؤكداً ان مائتي ميل من خط سكة الحديد بين نايروبي وبحيرة فكتوريا تتطلب بالحاح تطويرها بالزراعة، وان السكان المحليين الذين يزرعون هذه الارض غير قادرين على انتاج غذاء فائض.

---

(1) Fearn, op.cit, p, 65.

(٢) زيريو، المصدر السابق، ص٧٩٣.

(3) Quoted in: Amin, op.cit, p.96.

وكتب اليوت الى وزارة الخارجية يقول : ((ان مجمل فكرة انتاج الفائض غريبة على الفكر المحلي ولم يخطر لهم ان يقوموا بذلك، ولقرون عديدة لم يكن هناك سوق لها عدا الجرذان))[1].

وخلال توليه مسؤولية الادارة في محمية شرق أفريقيا البريطانية قام اليوت بحملة نشطة لتشجيع الاوربيين على التوجه الى المحمية، لتأسيس بلد الرجل الابيض، وتوقع ان تصبح منطقة المرتفعات خلال سنوات مستعمرة للاستيطان الاوربي بشكل دائمي. وفي الوقت الذي كان فيه اليوت لايدخر وسعاً في دفع خططه الى الامام، مثل نقل ملكية مساحات واسعة مما كان يعتقد بانها ارض خالية وغير مزروعة الى المهاجرين البيض، حينما قام، بموافقة وزارة الخارجية البريطانية، في عام ١٩٠٢، ومن اجل تجنب تعقيدات ممكنة مع الحكام المحليين في محمية اوغندا، بالحاق مجمل الجزء الشرقي لمحمية اوغندا ودمجه بمحمية شرق افريقيا البريطانية وهو ما ادى الى ان تصبح محطة سكة حديد كيسومو ضمن محمية شرق افريقيا البريطانية[2]. والواقع ان الادارة البريطانية أرادت أن تضع كل منطقة المرتفعات تحت ادارة واحدة لكي تبدأ بفتح ابواب محمية شرق افريقيا البريطانية امام الاستيطان الابيض[3].

من جانب آخر حض اليوت المستوطنين من ذوي الاصول

---

(1) Ibid. p.98.
(2) Amin, op.cit, p.104.
(3) AL-Soudani, op.cit, p.4.

البريطانية في استراليا، بريطانيا، نيوزلندا، كندا وجنوب افريقيا، على التوجه الى محمية شرق افريقيا البريطانية للاستيطان فيها، فضلا عن انه اصبح اكثر قناعة بان جنوب افريقيا ستكون المصدّر الرئيس للمستوطنين لاسيما بعد انتهاء حرب البوير، التي دفعت بعض الاوربيين من اصل بريطاني الى مغادرة المنطقة المضطربة سياسياً، بان يتجهوا شمالاً[1]. وفي عام ١٩٠٢ وافق اليوت على استقبال مهاجري البوير الى محمية شرق افريقيا، وسمح للمجموعة الاولى منهم بالاستيطان على هضبة اواسن غيشو Uasin Gishu Plateau التي كانت قبل عام ١٩٠١ جزءاً من محمية اوغندا[٢].

ولتتمكن الحكومة البريطانية من تأسيس بلد او مستعمرة الرجل الابيض كان لابد من اصدار التشريعات اللازمة لاقامة المستعمرة البيضاء في منطقة المرتفعات. ففي عام ١٩٠٢ صدر قانون اراضي التاج، الذي بموجبه خول اليوت حق بيع الارض للمستوطنين في محمية شرق افريقيا البريطانية بشروط ميسرة، لتشجيع البيض على التوجه الى محمية شرق افريقيا البريطانية.

---

(1) Kamoche , Jidlaph G., Imperial Trusteeship and Political Evolution in Kenya 1923-1963, A study of the Official Views and the Road to Decolonization , U.S.A., University Press of America. Inc., 1981, p.9.

(٢) وهي نفس المنطقة التي تم اقتراحها على الصهاينة من قبل جوزيف تشامبرلن وزير المستعمرات البريطاني عام ١٩٠٢ ليقيموا عليها وطنهم القومي. للمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع انظر:

Eliot, op.cit, p.177. ؛AL-Soudani, op.cit, p.33

وارسل اليوت عام ١٩٠٣ مندوباً عنه الى جنوب افريقيا لحث البيض على الهجرة، ووصلت الموجه الاولى منهم في ١٩٠٣- ١٩٠٤[1].

ادى قانون اراضي التاج والاجراءات التي اتخذها اليوت الى زيادة في اعداد المستوطنين البيض من ١٣ مستوطن عام ١٩٠١ الى ٥٩٦ عام ١٩٠٣ والى ٩٥٤ عام ١٩٠٥ منهم ٧٠٠ مستوطن من جنوب افريقيا[2]. ولكن على الرغم من قلة اعداد المستوطنين البيض في منطقة المرتفعات خلال هذه المدة الا انهم تمكنوا من الاستحواذ على نفوذ استعماري متميز في محمية شرق افريقيا[3]. وكانوا يدقون ابواب وزارة المستعمرات البريطانية بشكل متواصل لاجل تسهيل عملية سيطرتهم على هذه المرتفعات، لذا لاغرابة ان نجد انهم غضبوا غضباً شديداً حين عرض وزير المستعمرات البريطاني جوزيف تشامبرلن (٨ تموز١٨٦٣- ٢ تموز١٩١٤/ ٢٨ حزيران ١٨٩٥- تشرين الاول ١٩٠٣) في عام ١٩٠٢ على المنظمة الصهيونية العالمية **World Zionist Organization** ثلاثة ملايين ايكر من منطقة المرتفعات لتكون وطناً قومياً لليهود، لكن البيض رفضوا

---

(1) AL-Soudani, op.cit, p.5.

(٢) كانيكي، م. ه. ي، تاريخ افريقيا العام (افريقيا في ظل السيطرة الاستعمارية ١٨٨٠- ١٩٣٥)،ج٧، ط٢، اللجنة العلمية الدولية لتحرير تاريخ افريقيا العام – اليونسكو منظمة الامم المتحدة، لبنان، حسيب درغام واخوانه، ١٩٩٧، ص٢٩٥.

(3) Oliver, Ronald, and G. N. Sanderson, The Cambridge History of Africa from 1870 to 1905,1Ed, Vol.6, London, Cambridge University Press, 1985, p.585.

ذلك رفضاً قاطعاً، ومما افرحهم ان المنظمة الصهيونية العالمية نفسها رفضت ذلك العرض في آب ١٩٠٥ اذ اعتقدت انه لايحفز اليهود رغم روعته، ولابد من وجود حافز ديني فاختارت المنظمة الصهيونية فلسطين لتكون وطناً قومياً لليهود[١].

وبموجب قانون اراضي التاج حصل المستوطنون على مغريات عديدة الهدف منها زيادة اعداد المتوجهين منهم الى منطقة المرتفعات في المحمية. اذ يستطيع القادم الجديد الاستحواذ على ١٦٠ ايكر من الارض مجاناً واذا ما تمكن من تطوير الارض بالشكل الصحيح فانه سيسمح له بثلاث اضعاف اخرى. كذلك سمح القانون الجديد للمستوطنين بشراء مساحة ١٠٠٠ ايكر من الارض كحد اقصى[٢]. وعلى الرغم من دخول القليل من المستوطنين الاوربيين من اصحاب المشاريع الى المحمية قبل عام ١٩٠٠، لم يبدأ التدفق الاول للمستوطنين فعلياً حتى عام ١٩٠٣. اذ كان العديد من هؤلاء القادمين الجدد من بريطانيا او من جنوب افريقيا الى محمية شرق افريقيا البريطانية يأملون الحصول على الارض لزراعتها[٣]. وكانت غالبيتهم من اصحاب المزارع اوالموظفين كموظفي شركات التجارة والاراضي[٤].

ولفسح المجال امام المستوطنين وتشجيعهم على الاستيطان في المحمية لجأ اليوت الى اجبار جزء من قبيلة الماساي على ترك

---

(1) AL-Soudani, op.cit, p.33.
(2) Amin, op.cit, p.104.
(3) Tignor, op.cit, p.22.

(٤) غان، المصدر السابق، ص٦٨.

اراضيه لصالح المستوطنين الجدد. وعلى الرغم من ان اليوت اعطى انطباعاً لوزارة الخارجية البريطانية بان ذلك الجزء من قبيلة الماساي قد تحرك بشكل طوعي من اراضيه، الا ان هذه الطريقة في استيعاب المستوطنين الجدد لم تنل استحسان وزارة الخارجية البريطانية، لاسيما ان الوزارة اكتشفت بان اليوت استخدم اسلوب الطرد الاجباري لذلك الجزء من القبيلة، الامر الذي زاد من حراجة موقف اليوت فقدم استقالته الى وزارة الخارجية التي قبلتها في ٢٠ مايس ١٩٠٤[1] ليخلفه بعد ذلك في ادارة المحمية السير دونالد وليم ستيوارت Sir Donald William Stewart (١ آب ١٩٠٤- ١ تشرين الاول ١٩٠٥) مندوباً في محمية شرق افريقيا البريطانية.

وقبيل مغادرته المحمية اوضح اليوت وبشكل صريح في رسالة الى وزير الخارجية اللورد لانسداون Lord Lansdowne (١٤ كانون الثاني ١٨٤٥- ٣ حزيران ١٩٢٧/ ١٢ تشرين الثاني ١٩٠٠- كانون الاول ١٩٠٥) في ١١ نيسان ١٩٠٤: ((ليس لنا نية بحرمان المواطنين الاصليين من اراضيهم، الا ان هذا الامر لن يمنعنا من اخذ اي ارض نرغب فيها... وقد فتح جنابكم هذه المحمية للاستيطان الابيض... وبدون شك يجب ان تكون قبيلة الماساي والعديد من القبائل الاخرى خاضعة لمصالحنا))[2]. واكد ان القول بان المصالح الاوربية يجب ان تكون هي العليا لايعني

(1) Kamoche, op.cit, p.9.
(2) Kamoche, op.cit, p.10.

بالضرورة اظهار العنف والعداء للسكان الاصليين بل يجب على الاوربيين المساعدة في تطوير هذه الارض الجيدة التي تضمها محمية شرق افريقيا البريطانية، وان لايسمح للقبائل البدائية باحتكار المناطق الواسعة التي لايجنون منها اية فائدة[1].

ومما لاشك فيه ان السير جارلس اليوت وضع القواعد الاساسية للاستيطان الاوربي ورعاية مصالح المستوطنين البيض في محمية شرق افريقيا البريطانية. لذلك طالب اليوت بضرورة عمل الكثير لجذب المستوطنين الاوربيين. وانه كان مقتنعاً، انه من اجل جذب الاوربيين الى المحمية، لابد من وضع خطة عملية متكاملة، واصدار قوانين تنظم ملكية الارض[2]. ومن بين تلك الاجراءات التي طالب بها اليوت ان تقوم الحكومة البريطانية بتحديد مساحة ونوعية الاراضي المناسبة للاستيطان، من خلال اجراء مسح شامل للبلاد بالسرعة الممكنة والذي سيؤدي الى رسم خارطة لتلك الاراضي، ويجب ايضا على مسؤولي قسم الارض في وزارة المستعمرات ان يحددوا حجم المنح، والشروط التي ستقدمها الوزارة للمستوطنين الجدد. وكانت الخطة التي تم اتباعها في جذب المستوطنين هي عقود ايجار لمدة تسع وتسعين سنة لمساحة من الارض لاتزيد عن ٦٤٠ ايكر لكل مستوطن ولا تصل تلك المساحة الى ١٠٠٠ ايكر الا اذا كانت هناك اسباب خاصة. بينما تبلغ المساحة الاعتيادية المقدمة للمستوطن خمسمائة ايكر، فضلا عن

---

(1) Eliot, op.cit, pp.103-104.
(2) Ibid, pp.175-177.

تقديم المنح المالية للمستوطنين وتشجيعهم بالتوسع لبعض المسافة على جانبي خط سكة الحديد لفتح مناطق جديدة للاستيطان[1].

من جانب آخر اوصى اليوت بضرورة الاهتمام بمناطق الغابات المحاذية لخط السكة الحديد وعدم قطعها، ومن الضروري جداً الابقاء على تلك المناطق لتأمين تجهيز الوقود الكافي لخط السكة الحديد، مع السماح قدر الامكان لبعض متطلبات التوسع الاستعماري. ويحب فتح طرق كثيرة وخاصة جنوب منطقة ماو تلك المنطقة الواسعة التي يصعب الوصول اليها في ((الوقت الراهن))[2].

شهدت مدة تولي السير جيمس هيز سادلر Sir James Hayes Sadler (٢١ مايس ١٨٢٧- ١ كانون الثاني ١٩١٠/ ١٣ كانون الاول ١٩٠٥- تشرين الثاني ١٩٠٦) مندوباً على محمية شرق افريقيا البريطانية استمرار ضغوط المستوطنين المطالبة بالمزيد من الامتيازات، لاسيما بعد ارتفاع اعدادهم بشكل تدريجي في المحمية. وعلى الرغم من كونهم قد حصلوا على عقود ايجار للارض تمتد لتسع وتسعين سنة، وجد سادلر ان المستوطنين يرغبون باجراء تغييرات دستورية وسياسية لضمان مصالحهم الاقتصادية والاجتماعية في منطقة المرتفعات. وكخطوة اولى طالب المستوطنون بتحويل المحمية الى مستعمرة وان يتم نقل مسووليتها من وزارة الخارجية الى وزارة المستعمرات. ومن بين ابرز الاسباب التي ادت الى هذا التطور اختلاف وجهات النظر بين مسؤولي وزارة

---

(1) Eliot, op.cit, p.176.
(2) Ibid.

الخارجية البريطانية في التعامل مع قضية ضم الارض في المحمية. والسبب الآخر ان المحمية اصبحت تمثل مستعمرة استيطان، لذلك لايمكن معالجة مشاكلها بشكل افضل الا عن طريق تحويل مسؤولية ادارتها الى وزارة المستعمرات[1].

يعد انتقال ادارة محمية شرق افريقيا البريطانية في الاول من نيسان ١٩٠٥ من وزارة الخارجية الى وزارة المستعمرات[2] تطوراً مهماً باتجاه تبني الحكومة البريطانية لسياسة الاستيطان الاوربي في منطقة المرتفعات. فمنذ تشرين الثاني ١٩٠٦ تغيرعنوان المندوب البريطاني الى حاكم **Governor**، واصبح السير جيمس هيز سادلراول حاكم بريطاني على محمية شرق افريقيا البريطانية (تشرين الثاني ١٩٠٦- ١٦ ايلول ١٩٠٩). وحاله حال الذين سبقوه من الذين تولوا ادارة المحمية كان سادلر طيعاً امام ضغوط المستوطنين وخدمة المصالح البريطانية. فقد ناشد سادلر وزير المستعمرات اللورد الفن **Lord Elgin**[3] في حكومة حزب الاحرار برئاسة السير هنري كامبل- بنرمان **Campbell- Sir Henry Bannerman** (٧ ايلول ١٨٣٦- ٢٢ نيسان ١٩٠٨/

---

(1) Kamoche, op.cit, p.13.
(2) AL-Soudani, op.cit, p.8.
(٣) الفن Elgin, Victor Alexander Bruce (١٨٤٩- ١٩١٧): سياسي بريطاني تولى منصب نائب الملك في الهند في المدة (١٨٩٤- ١٨٩٩) التي شهدت فيها الهند عدم الاستقرار الاقتصادي وحروب الحدود. شغل منصب وزير المستعمرات في المدة (١٩٠٥- ١٩٠٨). انظر:
The New Encyclopedia Britannica, vol.III, P.850.

١٠ كانون الاول١٩٠٥- ٦ نيسان ١٩٠٨)، باجراء تغييرات دستورية واقتصادية تصب في صالح المستوطنين[1].

ارتبط قرار تشجيع الاستيطان الاوربي في منطقة المرتفعات بالتزام الحكومة البريطانية وادارة المحمية برعاية الاقتصاد الذي يديره الاوربيون لضمان نجاحه، وذلك من خلال تسهيل الوصول الى الارض احدى عوامل الانتاج. ففي الوقت الذي جاء فيه المستوطنون الاوربيون الى اراضي المرتفعات خلال العقد الاول من القرن العشرين، رأت الادارة في محمية شرق افريقيا البريطانية انه ينبغي عليها اتخاذ خطوات لحماية حقوق اراضي الافارقة الموجودة بينما اخذت تهيء المكان للمستوطنين. وبذلك عملت على امتلاك الاراضي الشاغرة وحددت اراضي احتياطية للافارقة. الا انه سرعان ماغير ضغط المستوطنين هذه الوسيلة الدفاعية الى وسيلة تسمح بجعل المساحة الاكبر مفتوحة امام الزراعة الاوربية[2].

وفي محاولة لاضفاء الصفة القانونية على حجز اراضي المرتفعات، طالب المستوطنون الاوربيون السير جيمس هيز سادلر بالضغط على وزير المستعمرات اللورد الفن لتبني سياسة حجز منطقة المرتفعات بشكل قانوني. وفي ١٧ تموز ١٩٠٦ كتب الفن الى سادلر ما اعتبره المستوطنون ((الوعد المقدس Sacrosanct pledge)) حينما قال : ((فيما يتعلق بالمنطقة المحددة في المحمية المناسبة للاستيطان الاوربي سيكون هناك توجه مناسب في

(1) Kamoche, op.cit, p.13.
(2) Munro, Colonial Rule and the Kamba, p.77.

التعامل مع طلبات امتلاك الاراضي... اني اوافقك الرأي على التمسك بالمبدأ الذي عمل به الذين سبقوك، وان الارض الواقعة خارج حدود البلدية الممتدة مابين كيو وفورت تيرنان يجب ان يتم منحها للمستوطنين الاوربيين))[1]. وبموجب هذا الوعد أصبحت منطقة المرتفعات، حكراً للاستيطان الابيض ولايجوز لاحد اقتطاع اي جزء منها لغيرالبيض، الامر الذي افرح البيض بشكل كبير[2]. ومنذ ذلك التاريخ اطلق المستوطنون على منطقة المرتفعات في محمية شرق افريقيا البريطانية اسم المرتفعات البيضاء White Highlands[3].

لتحقيق هذه السياسة لجأت الحكومة البريطانية الى استبعاد الهنود من المرتفعات البيضاء ومنعهم من الاستيطان فيها، فمنذ عام ١٩٠٥ شكل المندوب البريطاني في محمية شرق افريقيا السير دونالد ستيوارت لجنة من ثلاث قضاة واثنين من المستوطنين لبحث موضوع الارض اطلق عليها لجنة الارض Land Commission[4]،

---

(1) Quoted in: Kamoche, op.cit, p.22.

(٢) السوداني، حركة التحرر الوطني في كينيا، محاضرات.

(٣) سنشير اليها في الصفحات القادمة المرتفعات البيضاء.

(٤) بهدف تشجيع الاستيطان الاوربي في منطقة المرتفعات البيضاء شكل المندوب البريطاني السير دونالد ستيوارت لجنة الارض واوكل الى اللورد ديلامير احد ابرز المستوطنين البيض رئاسة اللجنة. وكانت مهمة اللجنة الرئيسة حجز وتحديد الاراضي المناسبة للاستيطان الابيض ومنع استغلالها من قبل الهنود واعادة توزيعها على المستوطنين البيض حصراً. انظر:
Kamoche, op.cit, p.5.

حيث اوصت اللجنة بتشديد القيود المفروضة على بيع واستغلال الارض. وعلى الرغم من انها لم تعارض مبدأ حيازة الهنود للارض الا ان اللجنة رأت انه نظراً لصغر مساحة منطقة المرتفعات نسبياً فلابد من الاحتفاظ بها كلياً للاوربيين[1].

اوصت لجنة الارض في محمية شرق افريقيا البريطانية عام ١٩٠٧ ان ارض التاج في مناطق محددة يجب ان لاتعطى للهنود. وفي السنة التالية اوصى حاكم محمية شرق افريقيا البريطانية السير جيمس هيز سادلر بان المرتفعات البيضاء يجب ان يحتفظ بها على نحو خاص للاوربيين. ومن اجل تنفيذ هذه التوصيات كتب سادلرالى وزير المستعمرات اللورد الغن قائلاً: ((انسجاماً مع المتطلبات الادارية يجب عدم اعطاء منح الارض في منطقة المرتفعات الى الهنود))[2]. فضلا عن اتخاذ نايروبي، قلب منطقة المرتفعات، عاصمة لمحمية شرق افريقيا البريطانية عام ١٩٠٧ بدلاً من مومباسا[3]، الذي يعد مؤشراً واضحاً على بداية حقبة مهمة في تاريخ الاستيطان الاوربي في المستعمرات البريطانية في شرق افريقيا، ودعماً لسياسة اقامة مستعمرة الرجل الابيض في منطقة المرتفعات.

لم تقف مطالب المستوطنين عند حد الاستيلاء على الاراضي بل

---

(١) البراوي، المصدر السابق، ص٢٠.

(2) Rai, Kauleshwar, British Policy towards Indians in Kenya (1903- 1925), Journal of Indians History, Golden Jubilee Volume, 1973, p.910.

(3) Oliver and Sanderson, op.cit, p.585.

امتدت كذلك الى المطالبة بمنحهم حقوقاً سياسية تمكنهم من اقامة المستعمرة البيضاء. فمنذ عام ١٩٠٢ بدأ المستوطنون بتنظيم انفسهم سياسياً، وكانت المحاولة الاولى للمستوطنين تأسيسهم جمعية البيض White Association في كانون الثاني ١٩٠٢، حينما اجتمع اثنان وعشرون مستوطناً في فندق نورفولك Norfolk Hotel لانتخاب لجنة لتشجيع الاستيطان الابيض. وفي نفس السنة عبدت اللجنة الطريق امام المستوطنين لتأسيس جمعية المستعمرين Colonists' Association التي اخذت على عاتقها حماية المرتفعات للاستيطان الابيض. وفي عام ١٩٠٣ برز نفوذ جمعية الملاك والمزارعين التي تم الاعلان عن تأسيسها في نفس الفندق برئاسة اللورد ديلامير Lord Delamere[1] الذي وصل الى محمية شرق افريقيا عام ١٩٠٣. وعلى الرغم من اختلاف اسماء تلك الجمعيات، الا انها على العموم كانت ذات طابع سياسي[2]. وفي تشرين الاول ١٩٠٦ تم انشاء مجلس تنفيذي Executive Council وآخر تشريعي Legislative Council في محمية شرق

---

(١) ديلامير Delamere , Hugh Cholmondeley (٢٨ نيسان ١٨٧٠- ١٣ تشرين الثاني ١٩٣١): قائد الاستيطان الابيض في محمية شرق افريقيا البريطانية (كينيا الآن). وهو الشخصية الابرز للبيض في كينيا. اعتقد ديلامير بان الحضارة الاوربية يمكن ان تجلب الى الافارقة فقط من خلال الاستيطان الاوربي الذي يتجذر من خلال الارض. للمزيد من التفاصيل. انظر:

The New Encyclopedia Britannica, vol.III, pp.441-442.

(2) AL-Soudani, op.cit, p.6.

افريقيا البريطانية استعداداً لتحويل المحمية الى مستعمرة تاج ووضعها بالكامل تحت حكم الاقلية البيضاء بل واقامة حكومة من البيض حصراً. ضم المجلس التشريعي ستة موظفين حكوميين واثنين غير حكوميين (معينين) كلهم من البيض، وقد تولى اللورد ديلامير رئاسة المجلس. وعلى الرغم من ان عدد البيض في عام ١٩٠٦ لم يصل الى ثلاثة آلاف مستوطن، الا ان اللورد ديلامير طالب باعلان حكومة مستقلة من البيض حيث قال : ((علينا ان نقيم حكومة على غرار حكومة جنوب افريقيا))[1]. ويلاحظ على تشكيلة المجلس التشريعي عدم وجود ممثل للهنود فيه. لكن بعد عامين تقرر ان يكون لهم ممثل واحد وهو رجل الاعمال الهندي البارز البهوي ملّه جيفانجي **Alibhoy Mulla Jeevanjee**، الامر الذي ادى الى غضب الهنود لعدم تمثيلهم في المجلس بشكل عادل، اذ تجاهل نسبتهم العددية حيث كان عدد الهنود في محمية شرق افريقيا البريطانية عام ١٩١١ (١٢٠٠٠) مقابل (٣١٧٥) اوربي[2].

يعد اللورد ديلامير احد ابرز المستوطنين البيض في المرتفعات البيضاء، فقد حصل عام ١٩٠٣ على مائة الف ايكر في منطقة نجورو قرب سكة الحديد حيث اقام مزرعته فضلا عن توليه قيادة المستعمرة على الصعيدين السياسي والاقتصادي[3]. فمنذ عام ١٩٠٣

---

(١) السوداني، حركة التحرر الوطني في كينيا، محاضرات.

(2) Zwanenberg, Van, R. M. A. and Anne King, an Economic History of Kenya and Uganda 1800 – 1970, 1Ed, UK, the Macmillan Press, 1975, p.14.

(٣) غان، المصدر السابق، ص٦٦.

تبنى ديلامير قضية الدفاع عن المصالح السياسية والاقتصادية للمستوطنين ونقلها الى اعضاء الحكومة البريطانية والقادة السياسيين الآخرين. ومنذ توليه رئاسة لجنة الارض عام ١٩٠٥ مارس ديلامير تأثيراً كبيراً على الحكومة البريطانية وحثها على توفير شروط مغرية للمستوطنين لاستملاك الارض الامر الذي مكن العديد من الاوربيين الاستقرار في المحمية[1]. وبعد عام ١٩١٠ ارتفعت املاك اللورد ديلامير من الارض الى اكثر من ٤٠٠ الف ايكر[2]. وقد وصفت اليزابيث هكسلي اللورد ديلامير بالقول : ((كان ديلامير، في راي المستوطنين، مجرد رجل يتعامل مع اكثر الجوانب اوتوقراطية بين المسؤولين... انه يمتلك ذكاء خارق وذهنية المناقش، الذي يستخدم صغائر الامور ويسخرها لصالحه... وفوق كل هذا انه يمتلك تلك الصفات غير المحدودة للقيادة ولديه القدرة على فرض رغبته على الآخرين))[3].

كان هناك مستوطن مؤثر آخر يدعى ايوارت غروغان **Ewart Grogan** ويعد من بين افراد الطبقة الارستقراطية في المجتمع البريطاني، الذي وصل الى محمية شرق افريقيا عام ١٩٠٤، وتولى غروغان، حاله حال اللورد ديلامير، دوراً بارزاً في سياسة المحمية. ففي عام ١٩١٠ اصبح رئيساً لمؤتمر الجمعيات **The Convention**

---

(1) Kamoche, op.cit, p.5.

(٢) كانيكي، المصدر السابق، ص٣٩٥.

(3) Huxley, Elizabeth, White Man's Country, Lord Delamer and the making of Kenya Vol.1, 1870-1914, London, 1935, pp.5-7. Quoted in: Kamoche, op.cit, p.5.

of Associations حينما اصبح هذا الدمج للمنظمات السياسية الاوربية امراً مطلوباً، وساهم في ابعاد الهنود والافارقة عن منطقة المرتفعات مقابل تشجيعه ودعمه للاستيطان الابيض[1].

ادت عمليات الاستحواذ على الاراضي في المرتفعات البيضاء الى ازدهار عمليات المضاربة بالاراضي، فما ان جاء عام ١٩١٢ حتى كان خمسة ملاك فقط يمتلكون ٢٠٪ من كل الاراضي التي نقلت ملكيتها الى الاوربيين. واصبح ٥٠٪ من اخصب الاراضي المنقولة ملكيتها في رفت فالي ملكاً لاربعة افراد فقط. وفي هذه المنطقة انتعشت عمليات المضاربة بالارض، فالمزارع التي كانت تباع عام ١٩٠٨ بسعر ست بنسات للايكر، اعيد بيعها عام ١٩١٢ بنصف باون استرليني للايكر ثم وصل سعر الايكر لنفس الاراضي الى باون واحد عام ١٩١٤[2].

لم يقتصر وجود المستوطنين الاوربيين على المرتفعات البيضاء فحسب بل امتد كذلك الى مقاطعة نيانزا[3]. ففي المدة من ١٩٠٣ الى ١٩١٣ بلغ اجمالي منح الاراضي في مقاطعة نيانزا ٥٢٨٢٩٤ آيكر. منحت الاراضي للاوربيين لاغراض مختلفة وتضمنت ٣٤٨ منحة من الاراضي دون المائة آيكر في مساحتها وبمقدار اجمالي

(1) Kamoche, op.cit, p.7.
(2) Zwanenberg, op.cit, P.37.
(٣) في تشرين الاول ١٩٠٩ اطلقت تسمية مقاطعة نيانزا على المنطقة الغربية من محمية شرق افريقيا البريطانية التي كانت تسمى مقاطعة كيسومو. للمزيد من التفاصيل انظر:
Soff, op.cit, p.369.

حـوالي ٣٩٨٦ آيكــر و ١٦ منحــة ارض في المنطقــة بــين المائــة والخمسمائة آيكر التي تشكل في مجملها حوالي ٣٥٦٧ آيكر و ١٤٦ منحة تزيد على خمسـمائة آيكـر بلغت مسـاحتها ٥٢٠٧٤١ آيكر. وبشكل عام فان الأرض التي استولى عليها الأوربيون في مقاطعة نيانزا منحت منها حوالي ٥٠٨٩٣٥ آيكر على اساس عقود ايجار و ١٩٣٥٩ آيكر على اساس الامتلاك الحر[1]. وهـو مايؤشـر تنـامي نفـوذ المسـتوطنين الاقتصـادي لـيس فقـط في المرتفعـات البيضاء، بل في اجزاء اخرى من المحمية فضلا عـن حصـولهم علـى دعم الحكومة البريطانية بزيادة فاعلية النشاط الزراعي والتجاري في محمية شرق افريقيا البريطانية من خلال تشجيع الاوربيين على زراعة غلات التصدير.

علـى اية حـال كانـت الحكومـة البريطانيـة، ومنـذ السـنوات الاولى لتأسيس مصالحها في شرق افريقيا، تأمل بان لاتحتاج هاتان المحميتان الا القليل من المنح والمساعدات المالية. ان ارض الحليب والعسل، على حد قول المستكشفين والمبشرين الاوائل، موجودة في اوغندا، في حين ان الارض التي اعتبرت منذ وقت طويل على قدر من الجودة هي ارض المرتفعات في كينيا، وكلاهما ستكونان منتجتين تمولا نفسيهما بشكل ذاتي.

---

(1) Fearn, op.cit, p.95.

زراعة غلات التصدير في المحميتين

بعد انجاز مشروع سكة الحديد ووصول الخط الى ساحل بحيرة فكتوريا، ونجاح المستوطنين الاوربيين بامتلاك مساحات واسعة من الاراضي الخصبة، بدأت محميتا شرق افريقيا البريطانية واوغندا البحث عن عوائد اقتصادية تستطيعا من خلالها تمويل تكاليف ادارتي المحمية وخط السكة الحديد. من جانب آخر كشفت المسوحات الخاصة بمشروع سكة الحديد للبريطانيين والهنود على حدٍ سواء، طبيعة التربة الغنية والمناخ المعتدل خاصة في الاراضي المرتفعة من البلاد ومحمية اوغندا، حيث كانت بريطانيا وبقية العالم لايعرفون الا القليل عنهما، بامتلاكهما لجوانب التنمية الزراعية التي تشكل عنصر جذب[1]. فضلا عن ان خط سكة الحديد لايزال بحاجة ماسة للبضائع من اي نوع يمكن تصديرها من ساحل بحيرة فكتوريا الى مومباسا على الساحل الشرقي[2]. الامر الذي دفع ادارة المحميتين الى تشجيع المستوطنين الاوربيين في مرتفعات كينيا والفلاحين الاسيويين اسفل حافة النادي في اوغندا على زراعة الغلات التصديرية بهدف

---

(1) Kamoche, op.cit, p.3.
(2) Amin, op.cit, p.103.

تحويل اقتصاد المحميتين من نمط الاكتفاء الذاتي الى نمط اقتصاد السوق.

١- زراعة غلات التصدير في محمية شرق افريقيا البريطانية :

يرجع تاريخ تطور الزراعة الاوربية في المرتفعات البيضاء بصورة فاعلة الى افتتاح خط سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا عام ١٩٠٢ الذي جعل من الممكن انتاج وتصدير عدد من المحاصيل في المناطق التي يسهل وصول سكة الحديد اليها[1]. وخلال السنوات الاولى حاول المستوطنون الاوربيون زراعة الغلات التي يمكن تصديرها، حيث ركزوا على المنتجات التي كانت مألوفة لديهم مثل البطاطا، القمح، السيسال، والبن الذي اصبح في ١٩١٤ مادة التصدير الاولى الى اوربا. ومن خلال هذه الغلات التصديرية تمكن المستوطنون من تاسيس اقتصاد ناجح لانفسهم[2].

ان اولى خطوات تشجيع المستوطنين الاوربيين على الزراعة قد تم التأكيد عليها خلال مدة تولي السير جارلس اليوت منصبه مندوباً في محمية شرق افريقيا البريطانية حيث وجد أن البلد على الرغم من امكانياته الكبيرة للتصدير الزراعي الا ان امكانية السكان المحليين في تطوير سوق تصدير من نوع ما محل شك. وبعيداً عن الكميات القليلة من الذرة، شعر اليوت ان القبائل

(1) Hornby, W. F., and, Peter Newton, Africa: Book7, 2Ed, Great Britain, University Tutorial Press Ltd, 1978, p.227.
(2) Zwanenberg, op.cit, p.38.

الزراعية لاتقوم بزراعة اي شيء يحتاجه العالم. وقرر اليوت فقط تشجيع المستوطنين البيض على زراعة المرتفعات الخصبة[1]. وشاركه جوزيف تشامبرلن وزير المستعمرات البريطاني في توجيه انظار المستوطنين الى زراعة غلات التصدير، فحينما زار محمية شرق افريقيا البريطانية عام ١٩٠٢ عبر خط السكة الحديد، تنبأ بان تطور المحمية المستقبلي سيعتمد على صادراتها من الحنطة والاصواف[2].

ركّز المستوطنون في محمية شرق افريقيا البريطانية في السنوات الاولى على تربية الاغنام وزراعة الحبوب، ويعد اللورد ديلامير ابرز المستوطنين البريطانيين اذ حصل على مساحات واسعة من الارض في رفت فالي لممارسة هذا النشاط. لكن محاولاته في زراعة القمح وتربية الاغنام لم تكن موفقة حيث تعرضت الاغنام والقمح الى الامراض، الامر الذي تطلب سنوات من التجريب لتطوير اصناف القمح المقاوم للامراض، كما لم تصبح تربية الاغنام ذات اهمية بسبب عدم وجود البيئة المناسبة لها. كذلك واجهت تربية المواشي في السنوات الاولى مشاكل مشابهة حيث كانت عرضة للامراض مثل الحمى. الا ان المستوطنين نجحوا في تطوير نوع متفوق من الحيوانات نتج من تزاوج حيوانات محلية مع اخرى مستوردة، ولكن حتى بعد هذه العمليات والمراحل التجريبية وطبيعة مردودها الانتاجي، فان مربي الماشية لم يكونوا قادرين في

(1) Amin, op.cit, p.96.
(2) Ibid.

بداية الامر على الوقوف على اقدامهم او تدبير امورهم بالاعتماد على سوق محلية داخلية تتألف اساسا من الاوربيين والى حد ما من الاسيويين[1]. ولكن بمرور الوقت تطورت تجارة تصدير اللحوم ومنتجاتها وجلود الحيوانات الكبيرة والاصواف، بحيث بلغ حجم المنتجات الحيوانية خلال عشر سنوات، بين موسم (١٩٠٨- ١٩٠٩) وموسم (١٩١٧- ١٩١٨)، من الاصواف ٦٥٢٧ طن ومن الجلود ١٠٦٥ طن ومن الزيوت ١١٨٨ طن ومن البيض ٢٦ طن ومن العاج ٩٨ طن[2].

وفي الوقت الذي كانت فيه سكة الحديد تحقق اهدافها على الصعيد الاقتصادي والمزيد من الغلات المصدرة تنقل الى مومباسا، ازداد اهتمام الحكومة البريطانية ببناء خطوط سكك حديد فرعية للوصول الى الحقول الاكثر بعداً. وبعد وصول الحاكم الجديد السير ادوارد بيرسي جيرارد Sir Edouard Percy Girouard (٢٦ كانون الثاني ١٨٦٧ – ٢٦ ايلول ١٩٣٢ / ١٦ ايلول ١٩٠٩ – تموز ١٩١٢) الى محمية شرق افريقيا البريطانية، أخذ يشجع على بناء خطوط سكك حديد فرعية[3]، بضمنها خط من نايروبي باتجاه منحدرات جبل كينيا عرف بخط ثيكا Thika

(1) Wickins ,Peter Lionel, Africa 1880 – 1980 An Economic History , Cape Town , Oxford University Press, 1986 , p.90.
(2) Fearn, op.cit, p.78.
(٣) انظر ملحق (٧) خارطة توضح بناء الخط الرئيس والخطوط الفرعية الاخرى.

بطول ٣٠ ميل، ليخدم مزارع البن والفواكه[1]. وفي عام ١٩١٠ تم بناء خط سكة حديد بوسوغا Busoga بطول ٦١ ميل لربط منطقة جنجا Jinja على بحيرة فكتوريا مع ناماسكالي Namasagali على بحيرة كيوغا Lake Kioga، وخط آخر على بحيرة مجادي Lake Magadi بطول ٩١ ميل تم بناءه عام ١٩١٥ من شركة صودا- مجادي Magadi Soda CO. وكان الهدف من بناء هذه الخطوط الفرعية نقل بعض الغلات مثل الذرة لمسافة تصل ٨٠ - ١٠٠ ميل من مناطق انتاجها الى ساحل بحيرة فكتوريا. فضلا عن ان بعض تلك الغلات مثل البن والسيسال تم زراعتها على ارتفاعات تصل الى ٦٥٠٠ قدم اما الحبوب الاوربية مثل القمح والشعير فانها تنتشر على ارتفاعات تتراوح بين ٥ الى ٨ آلاف قدم، اما القطن وحبوب الزيت فتزرع في المناطق المجاورة للبحيرات على ارتفاع ٣٧٠٠ قدم والذرة في مناطق تتراوح بين ٣ الى ٨ آلاف قدم. الامر الذي يفسر لنا مدى الحاجة الفعلية لتلك الخطوط الفرعية التي ساهمت في نقل تلك الغلات التصديرية من مناطق انتاجها سواء الى ساحل بحيرة فكتوريا او من مناطق المرتفعات عبر الخط الرئيس الى مومباسا[2].

ومما لاشك فيه فان خط سكة حديد مومباسا – بحيرة

---

(1) Amin,op.cit, p.107.
(2) Felling , C. L. ,(Ed), Kenya Colony and Uganda Railway Progress,1921-1924,in: The Story of the Cape to Cairo Railway and River Route 1887- 1922, Vol.4, Luton, Gibbs, Bamforth & Co, 1923,pp.425-426.

فكتوريا البالغ الاهمية لاوغندا كان في الوقت نفسه اكثر اهمية في فتح محمية شرق افريقيا البريطانية (كينيا فيما بعد) على تجارة العالم[1]. وان اختيار نايروبي التي تقع في منتصف الطريق الى بحيرة فكتوريا، عاصمة لمحمية شرق افريقيا البريطانية عام ١٩٠٧، لم يكن محض صدفة، فمن وجهة نظر البريطانيين انه من غير الصحيح ادارة المناطق الواسعة في كينيا من زنجبار او مومباسا. ان المركز الرئيس للخطوط الفرعية التي تم تأسيسها، اكد ان نايروبي اصبحت مركز التوزيع الرئيس للواردات وتجمع الصادرات، ولاعجب ان تكون الرابط الرئيس بين البلاد والعالم الخارجي[2]. وهو ما ساهم في دعم المصالح الاقتصادية والسياسية للامبراطورية البريطانية.

الى جانب زراعة القطن في مقاطعة نيانزا[3]، قام الفلاحون البيض بزراعة غلات تصديرية اخرى في مناطق مختلفة من محمية شرق افريقيا البريطانية، ولاسيما المرتفعات البيضاء، فاصبحت تلك الغلات تشكل مصدراً مهماً من مصادر الانتاج والتصدير، مثل البطاطا، الذرة، الفاصوليا، والفول السوداني فضلاً عن الحنطة والمطاط والتبغ، ثم بعد ذلك البن الذي اصبح من الغلات المربحة جداً. ففي عام ١٩٠٥ اعلنت ادارة سكة الحديد اولى اعوامها المربحة بارتفاع حمولة البضائع الى نايروبي وما بعدها

---

(١) زيريو، المصدر السابق، ص٢٩٢.

(2) Zwanenberg, op.cit, p266.

(٣) انظر ملحق (٨) خارطة توضح موقع مقاطعة نيانزا في محمية شرق افريقيا البريطانية.

قرابة ١٥ الف طن من الواردات وبصادرات تصل الى ٨٢٢٨ طن، وهي تزيد ٢٥٠٠ طن عن العام السابق[1]. وتعد البطاطا الغلة الرئيسة التي ازدهرت زراعتها على نطاق واسع من قبل المستوطنين والسكان المحليين في محمية شرق افريقيا البريطانية، وبلغ حجم الصادرات خلال السنوات العشر بين موسمي (١٩٠٨- ١٩٠٩) و (١٩١٧- ١٩١٨)، من البطاطا ٧٣٨٨٧ طن، والبطاطا الحلوة ٢٨٩ طن، ثم تأتي الفاصوليا بالمرتبة الثانية من حيث حجم الصادرات التي بلغت ٣١٩٩ طن، والفول السوداني الى ١٩٥٦ طن، والبن الى ١٠١٢ طن والحنطة ٦٩٦ طن والمطاط ٤٥ طن[2].

٢- تطور زراعة القطن في محمية اوغندا:

مما لاشك فيه ان حاجة البريطانيين الى الارض الزراعية دفعتهم الى الاستمرار بسياسة الاستيطان الاوربي التي لم تقتصر على محمية شرق افريقيا البريطانية بل امتدت ايضاً الى محمية اوغندا. الا ان طبيعة النظام السياسي والاجتماعي في محمية اوغندا الاكثر تطوراً[3] مقارنة بمحمية شرق افريقيا البريطانية، اجبر

(1) Amin, op.cit, p.104.
(2) Fearn, op.cit, p.78.

(٣) خلال رحلته الافريقية وصل تشرشل الى محمية اوغندا في تشرين الثاني ١٩٠٧ عبر خط سكة حديد مومباسا- بحيرة فكتوريا، واجرى مقابلات طويلة مع الكاباكا والزعماء المحليين والمبشرين في كمبالا، ووصف شعب المحمية بانه بلغ مرحلة من التحضر والتطور وهناك اكثر من ٢٠٠ الف مواطن يجيدون القراءة والكتابة فضلا عن كونهم شعب مسالم ومجد. وحول تلك الرحلة نشر تشرشل عام ١٩٠٨ كتابه رحلتي الافريقية=

السلطات الادارية البريطانية على ضرورة تنظيم عملية الاستيطان في محمية اوغندا بشكل لايمس اراضي الكاباكا او الزعماء المحليين. ففي عام ١٩٠٠ عقدت معاهدة اوغندا بين المندوب البريطاني في محمية اوغندا السير هاري جونستن وبين ملك اوغندا الكاباكا داودي شوا. هذه المعاهدة كانت ذات اهمية كبيرة في رسم سياسة الاستيطان الاوربي في محمية اوغندا، حيث حددت مستقبل العلاقة السياسية بين الحكومة الاستعمارية البريطانية ومحمية اوغندا، فضلا عن انها ارست الطريقة التي يتم بموجبها تقسيم ارض المحمية(1). وطبقاً لبنود هذه المعاهدة اصبح قرابة ٢٣٠٠٠ كم٢ من الارض ممتلكات للكاباكا و٣٧٠٠ ممتلكات للزعماء. وما تبقى من الارض يمكن اعتباره ارض التاج البريطاني بالرغم من كونها تحت سيطرة سكان المحمية، ولكن يمكن الاستيلاء عليه متى ما شاءت الحكومة البريطانية. بحيث امتلكت الحكومة البريطانية مايقرب من نصف مجموع اراضي المحمية على انها ممتلكات التاج(2).

افرزت معاهدة عام ١٩٠٠، التي اصبحت الاساس الذي قامت عليه سياسة الاستيطان الاوربي في محمية اوغندا، نتائج مهمة

=**My African Journey**. للمزيد من التفاصيل حول رحلة تشرشل الافريقية. انظر:

Churchill, Randolph's. , Winston S. Churchill 1901-1914 Companion, 1ed, Vol.2, part 2 (1907-1911), London, Butler & Tanner Ltd., 1969, pp.707-708.

(1) Zwanenberg, op.cit, p.58.

(2) Wickins, op.cit, p.86.

بالنسبة للمصالح البريطانية على الصعيدين الاقتصادي والسياسي. فعلى الصعيد الاقتصادي طور مالكو الارض الجدد في محمية اوغندا ممتلكاتهم وفق توجهات زراعية رأسمالية تعتمد على ملكيتهم الدائمة للأرض وقدرتهم على بيع أو شراء أراضي أخرى من والى مواطنين آخرين من سكان المحمية، وهو مايعني استمرار زراعة غلات سنوية من قبل مزارعي المحمية وهو مايجعلهم بالنتيجة اداة فعالة في الانتاج والتسويق وان يأخذوا حصصهم من الثروة التي يديرها النظام الرأسمالي الذي تشرف عليه الادارة البريطانية للمحمية. اما على الصعيد السياسي فان النظام الجديد لتوزيع الارض اختلف تماماً عن ما كان سائداً قبل عام ١٩٠٠ اذ ان العلاقة بين الكاباكا والزعماء والناس العاديين كانت قبل الاستيطان الاوربي تقوم على اساس ان الارض ملك للكاباكا وتوزع من قبله للزعماء خلال مدة حكمهم ثم توزع بعد ذلك من قبل الزعماء على عامة الناس. ولكن بعد معاهدة عام ١٩٠٠ فان توزيع الارض اصبح من قبل الحكومة البريطانية وهو توزيع ثابت حيث انه منع الوراثة السياسية للمالكين الجدد أو حقهم في الهيمنة. وعليه فان مالكي الارض وفق النظام الجديد يدينون بولائهم السياسي للحكومة الاستعمارية البريطانية لا للكاباكا[1]. وبعد وضع يدها على الارض تكون الحكومة البريطانية قد بدأت بشكل فعلي باتخاذ الخطوات العملية لتشجيع

---

(1) Zwaneberg, op.cit, p.58.

زراعة غلات التصدير.

يعد القطن في اوغندا من ابرز الغلات التصديرية التي اثارت اهتمام الادارة الاستعمارية البريطانية في محمية اوغندا مطلع القرن العشرين. ويعود تطوير غلات التصدير في محمية أوغندا ألى أهتمام المنتجين البريطانيين بمحصول القطن منذ عام ١٩٠٢ حين اسست غرفة تجارة لانكشاير The Lancashire Chamber of Commerce وتجار ليفربول جمعية مزارعي القطن البريطانيين The British Cotton Growers' Association، لايجاد مناطق جديدة مناسبة لانتاج القطن في المستعمرات البريطانية[1]. ففي محمية اوغندا تمكن السكان المحليون قبل عام ١٩٠٢ من زراعة القليل من القطن، سواء الموجود اصلاً في المحمية او منتج من البذور التي جلبت من الساحل. ولكن في عام ١٩٠٤ قررت الحكومة البريطانية تنفيذ تجارب من اجل انماء زراعة القطن في اوغندا[2].

ان اولى مراحل تطور زراعة القطن في محمية اوغندا بدأت اواخر عام ١٩٠٣ حينما وصل طنان ونصف الى ثلاثة اطنان من بذور القطن الى المحمية، مقدمة من جمعية مزراعي القطن

(1) Zwaneberg, op.cit, p. 60.
(2) Scherffius, W. H. ,(Ed) The Growth of the Cotton growing Industry in Uganda,
In: The Story of the Cape to Cairo Railway and River Route 1887- 1922, Vol.4, Luton, Gibbs, Bamforth & Co, 1923, p.361.

البريطانيين الى شركة اوغندا المحدودة[1]. وتأسست شركة اوغندا المحدودة من قبل عضو البرلمان البريطاني تي. اف. بكستون T. F. Buxton رئيس جمعية حماية السكان الاصليين ومناهضة العبودية Anti-slavery and Aborigine Protection Society، حيث اخذت الشركة على عاتقها تنفيذ النشاطات التجارية والصناعية للجمعيات التبشيرية في محمية اوغندا ، وانها في نفس الوقت شركة عمل تربط ما بين التبشير والتجارة. فقامت شركة اوغندا المحدودة بتوزيع بذور القطن الامريكية والبيروفية والمصرية على السكان المحليين وزعماء الغاندا[2]. ونلاحظ من خلال نشاط جمعية مزارعي القطن البريطانيين وشركة اوغندا المحدودة مدى العلاقة بين المصالح الاقتصادية في بريطانيا والحكومة الاستعمارية والجمعيات التبشيرية والسكان المحليين الذين اصبحوا احدى ادوات الانتاج التابعة لادارة المحمية. فقد تم تنظيم اقتصاد القطن في محمية اوغندا على اساس ان يقوم الافارقة بزراعة القطن تحت الاستشارة العلمية للاوربيين ومعظمهم من البريطانيين، ويباع المحصول للتجار الهنود والاوربيين ليتم تصديره بعد ذلك الى المصانع البريطانية[3].

ان زراعة محصول القطن في موسمه الاول (١٩٠٤ — ١٩٠٥)

---

(1) Hoyle, W. E. , Early Days in Kampala , Uganda Journal , Vol.21, p.1, 1957,p.93.
(2) Zwanenberg, op.cit, p.60.
(3) Mwamba, Zuberi I., the Colonial Legacy: Uganda and the Asian Expulsion, Black World Journal, Vol.3, 1973, p.43.

تشير الى نجاح المحصول بحيث بلغ ٥٤ بالة[١]، وهو ما الهب طموحات التجار الاوربيين والهنود ليكونوا منتجين ومصدرين لمحصول القطن في المستقبل[٢]. ولكن على الرغم من تلك النتائج المشجعة لزراعة القطن في محمية اوغندا، الا ان السنوات الاولى تميزت بقلة التنظيم او انعدامه احيانا واختلاف نوعيات البذور المستخدمة في زراعته التي كانت قريبة مع بعضها وتم خلطها مع الانواع الاخرى، ففي عام ١٩٠٧ انتجت اوغندا قطناً عبارة عن خليط من معظم النوعيات التي ادخلت والتي تهيمن عليها خصائص القطن الامريكي. ومن اجل وضع حد لحالة الفوضى في زراعة بذور القطن اصدرت ادارة المحمية الاوامر بمنع زراعة القطن عدا تلك البذور التي توزعها الحكومة، وقد بذلت محاولات خلال موسم (١٩٠٨ – ١٩٠٩) لاستئصال النباتات التي تظهر الخصائص المصرية[٣].

لم يتوقف اهتمام الحكومة البريطانية او ادارة المحمية عند تطوير زراعة القطن فحسب، بل استمرت الجهود العلمية للحصول على افضل الاصناف التي تتلائم مع حاجة المصانع البريطانية من محصول القطن، واصرت على زراعة البذور التي توزعها الحكومة فقط[٤]. ولرفع الطاقة الانتاجية لمحالج القطن قررت الحكومة البريطانية في ١٩٠٨ ايقاف المحالج اليدوية واستبدلتها باخرى تعمل

---

(١) تزن البالة الواحدة ٤٠٠ ليبرة.

(2) Hoyle, op.cit, p.93.
(3) Scherffius, op.cit, p.361.
(4) Wickins, op.cit, p.81.

بالطاقة[1]. وفي عام ١٩٠٩ بدأت وزارة الزراعة البريطانية تنفيذ تجارب جديدة من اجل تثبيت نوعية القطن الاكثر ملائمة للبلاد حيث قامت باستيراد بذور القطن من نوع ابلاند الامريكية ((The American Upiand))، وبدا واضحاً في ذلك الوقت ان هذا النوع كان ينمو بشكل جيد. بالاضافة الى ذلك اجريت تجارب اخرى لتحديد المواسم الاكثر انتاجاً في مختلف المناطق وبالخصائص النسبية لطرق الزراعة المختلفة. ومن بين النوعيات التي تم تجريبها صنف زهرة الشمس ((Sunflower)) وبذور الن المحسنة ((Allen' s Improved)) التي وجد انهما تعطيان النتائج الاكثر انتاجاً، بينما كانت احسن فصول البذار تختلف باختلاف المناطق ولكنها كانت بين منتصف مايس الى منتصف آب، في حين وجد ان الارض المحروثة بالمحراث الخفيف التي تجره الثيران هو ايضا ذا انتاج جيد وكذلك الارض المحروثة بالطريقة المحلية اليدوية. وادت تلك الخطوات الى زيادة في انتاج القطن الذي ارتفع من ٥٤ بالة عام ١٩٠٤ الى ٥٠٠٠ بالة عام ١٩٠٩ والى ٤٢٠٠٠ بالة عام ١٩١٤ [2]. ناهيك عن التحسن في نوعية البذور التي رفعت قيمة الصادرات من اقل من ١٠٠ باون استرليني عام ١٩٠٦ الى ٥٠٠ الف باون عند

---

(١) في عام ١٩٠٣ اسست شركة اوغندا المتحدة اول محلج لها في كمبالا يشتغل بالطاقة. وفي عام ١٩٠٨ تم افتتاح محلج يعود الى جمعية شرق افريقيا البريطانية في مقاطعة كيسومو. انظر:

Fearn, op.cit, pp.67-68.

(2) Scherffius, op.cit, pp.362-363.

اندلاع الحرب العالمية الاولى[1].

ان تبني زراعة القطن غلة تصدير منذ ١٩٠٤ وضع المصالح البريطانية في محمية اوغندا على طريق التطور الاقتصادي. فقد ادى تزايد اعداد الهنود الذين وصل عددهم عام ١٩١١ في محمية اوغندا ٢٢١٦[2]، وانتشارهم في المناطق المختلفة ولاسيما المجاذية لخط السكة الحديد وفتحهم للمحال التجارية و مشاركتهم في الادارة الاستعمارية البريطانية، الى ان يكونوا عنصراً مهماً في اقتصاد المحمية. ومن خلال المحال التجارية اصبح الهنود، عندما ازدادت صادرات القطن، الرابط الحيوي بين الصادرات والواردات، بين كيس الفلاح ممتلئاً بالقطن وملابسه المستوردة ناهيك عن الرغبة في توفير بضائع المستهلك. كذلك اتخذ الفلاحون من ريع زراعة القطن مصدراً لشراء غلتهم الغذائية التقليدية، ولاعجب ان تتحول زراعة القطن الى النشاط الرئيس الذي يدر المال لمعظم سكان اوغندا[3].

من جانب آخر، نستطيع القول ان التطور الاقتصادي الحديث في المحميتين البريطانيتين ارتبط ارتباطاً وثيقاً بانشاء خط سكة الحديد الذي زود مناطق شرق افريقيا بالحافز المباشر للتطور الزراعي[4]. ولا ادل على ذلك ان تكون وجهة مواقع معظم خطوط

---

(1) Wickins, op.cit, p.82.
(2) Zwanenberg, op.cit, p.14.
(3) Jamal, Vali, Asians in Uganda, 1880- 1972: Inequality and Expulsion, Economic History Review, p.2, Vol.29, 1976, p.603.
(4) Hornby, op.cit, pp.213-215.

سكك الحديد بشكل مباشر من الساحل نحو المناطق الداخلية حيث المحاصيل ذات العائد النقدي او حيث المناجم[1]. فكان وصول خط سكة الحديد الى ميناء كيسومو المفتاح الرئيس للتطور المادي في محميتي شرق افريقيا البريطانية وأوغندا، الذي جعل الرحلة من مومباسا الى ساحل بحيرة فكتوريا، تستغرق ستة ايام بعد ان كانت ثلاثة اشهر قبل افتتاح الخط [2]. وفي المقابل جعلت هذه الرحلة القصيرة سكان المحميتين على تماس مع نظام النقل السهل والرخيص المتجه الى مومباسا على الساحل الشرقي[3].

ومما لاشك فيه انعكس خط سكة الحديد وتطور النشاط الزراعي للسكان المحليين والمستوطنين بشكل مباشر على تراجع تجارة العبيد. حيث ساعد تصدير الجلود بانواعها وتجارة العاج التي كانت تنقل بواسطة العبيد، وتنامي تجارة القمح ولب جوز الهند التي يزرعها العبيد، فضلا عن تطور زراعة القطن التي تحتاج الى ايدي عاملة كثيفة، الى تغير بنية الاقتصاد الافريقي الذي اعتمد على تجارة العبيد بوصفها تجارة اساسية، لتحل محلها نشاطات اقتصادية جديدة اعتمدت على التبادل التجاري بالغلات الزراعية بدلا من المتاجرة بالبشر، وتطورت تدريجياً تجارة الاستيراد والتصديرللسلع والبضائع، من وسط افريقيا باتجاه الساحل الى العالم الخارجي وبالعكس.

---

(١) كانيكي، المصدر السابق، ص٤١٧.

(2) Ingham, op.cit, p.98.

(3) Shillington, op.cit, p.340.

تطور النشاط التجاري والمالي في المحميتين

إن التكلفة المالية الباهضة التي انفقتها الحكومة البريطانية على خط سكة حديد مومباسا- بحيرة فكتوريا، والمنح والمساعدات المالية التي قدمتها الى ادارة المحميتين، اثقلت كاهل الخزينة البريطانية ومن ورائها دافع الضرائب البريطاني. الامر الذي دفع الحكومة البريطانية الى تنمية القطاع الاقتصادي للمحميتين ولاسيما قطاع التجارة، بعد ان اصبح خط السكة الحديد العمود الفقري الذي ارتكز عليه اقتصاد المحميتين وسهل التجارة ليس فقط بين محميتي شرق افريقيا البريطانية واوغندا بل مع بقية انحاء العالم[1]. وذكر جونستن في التقرير العام عن اوغندا لسنة ١٩٠١ قائلاً : ((اعتقد على نحو اكيد انه قبل مضي عدة سنوات سينتج البلد على اية حال دخلاً محلياً كافياً يحرر دافع الضرائب البريطاني من اي التزام لتقديم المزيد من الاموال لحماية وتطوير اوغندا. بالاضافة الى هذا فانني امل بان اوغندا سوف تطور ثروة تمكنها من دفع ديونها وتبرر الاجراءات التي اتخذها رجال السياسة في ١٨٩٠ و ١٨٩٤ و جعلوها ضمن نطاق الامبراطورية

---

(1) Kabwegyere, Tarsis, The Asian Question in Uganda, East Africa Journal, Vol.5, 1972, p.10.

البريطانية... اين تكمن فائدة هذه الاجراءات ؟ ان الفائدة على ما اعتقد تكمن في التطور الملحوظ للتجارة البريطانية في محمية اوغندا))[1].

على الصعيد التجاري يصعب الفصل بين محميتي شرق افريقيا البريطانية واوغندا فكلا المحميتين كانتا تعاملان كوحدة واحدة في امور الرسوم واحصائيات التجارة الحكومية المتراكمة. غير ان كلا المنطقتين تختلفان من الناحية الاقتصادية الى حد كبير، فمحمية شرق افريقيا البريطانية تبدو بلداً مناسباً للاستيطان الابيض اما محمية اوغندا ولاسباب مناخية فقط اصبحت مركزاً للمزارع الاستوائية. غير ان الشراكة بين المنطقتين تبقى دائماً قريبة وعملية لان محمية شرق افريقيا البريطانية تحتضن ممر محمية اوغندا الى البحر وتشرف على جزء كبير من تجارة محمية اوغندا. الا ان النشاط التجاري الحيوي لكلا المحميتين ارتبط بشكل مباشر بمد خط سكة الحديد مومباسا – بحيرة فكتوريا عام ١٨٩٦ والذي ادى الى رفع عائدات التجارة العامة لكلا المحميتين عام ١٩٠٠ الى ٤٤٦٦١٠ باون استرليني وصادرات الانتاج الى ١٢١٦٨٠ باون استرليني. وحينما انتقلت إدارة المحميتين من وزارة الخارجية الى وزارة المستعمرات عام ١٩٠٥، وصلت عائدات التجارة العامة الى ٥١٨١٤٠ باون استرليني وصادرات الانتاج الى ٢١٤٥٨٠ باون استرليني[٢].

---

(1) Weinthal, op.cit, Vol.4, p.157.

(٢) انظر ملحق (٩): جدول يبين قيم الصادرات والواردات التجارية في محميتي شرق افريقيا البريطانية واوغندا بين ١٩٠٢ و ١٩٢٠.

انعكس ارتفاع عدد المستوطنين البيض في المرتفعات البيضاء على الانتعاش الاقتصادي في مناطق النفوذ البريطاني. فحينما وصل عدد المستوطنين البيض ٢٠٠٠ مستوطن عام ١٩١٠ ساهموا من خلال نشاطاتهم الاقتصادية في زيادة قيمة الواردات من ٤٤٣٠٣٠ باون استرليني عام ١٩٠٣ الى ٧٧٥٢٤٠ باون استرليني عام ١٩١٠ والصادرات من ١٣٤٥٣٠ باون استرليني الى ٥٩٠٠٦٠ باون استرليني لنفس المدة. كما ادى تاسيس شركة يونين كاسل لسفن البريد البخارية المحدودة Union Castle Mail Steamship Co. Ltd. الى انتظام خدمة البواخر من اوربا الى مومباسا، وقد ساعد هذا التطور المهم، فضلاً عن الاجراءات التي اتخذها حاكم المحمية السير ادوارد بيرسي جيرارد، الى تحسين وتذليل صعوبات العمل في محمية شرق افريقيا البريطانية، وهو مايؤشر بداية ثراء المحمية[1].

دخلت معظم الواردات الى المحميتين من دول مختلفة في مقدمتها المملكة المتحدة بنسبة ٤٤٪ فضلا عن ٢٥٪ تاتي من اجزاء اخرى خاضعة للامبراطورية البريطانية لاسيما الهند واتحاد جنوب افريقيا، والمتبقي يأتي من الولايات المتحدة الامريكية واليابان وفرنسا وهولندا ودول اجنبية اخرى. واعتمدت محمية شرق افريقيا البريطانية في الغالب على البضائع المستوردة مثل المعدات الزراعية والحاجات المنزلية للمستوطنين الاوربيين. وفي المقابل تقوم بتصدير المنتجات المحلية والمستحدثة التي تعد ضرورية للصناعات الاوربية من بينها البن الضروري لمائدة الصباح الاوربية، في حين شكل

---

(1) Weinthal, op.cit, Vol.4, p.150.

القطن المادة الاكبر في قائمة الايرادات التي تصل الى ثلثي الاجمالي. ان الطلب المحلي في محمية اوغندا ركز بدرجة عالية على الملابس القطنية والحرير والنايلون وبضائع الاصواف والنسيج التي تصل الى ارقام عالية في كل سنة فضلاً عن النبيذ والمشروبات الروحية والبيرة والاغذية المعلبة والاثاث والاواني الفخارية والسكاكين والتي تؤلف ضروريات منزلية، والآلات والبضائع المعدنية والادوات ومواد التسييج والحقائب والاكياس والعربات. وتشير هذه الايرادات الى طبيعة وحجم النقل عبر خط السكة الحديد، وزيادة الطلب على الحاجات الصناعية[1]. من جهة اخرى، اكد ارتفاع حجم الصادرات والواردات للمسؤولين البريطانيين المشككين جدوى فتح مناطق شرق افريقيا امام البضائع البريطانية.

لم يكن الاوربيون هم الاجانب الوحيدين الذين مارسوا النشاطات الاقتصادية في محميتي شرق افريقيا البريطانية واوغندا، فقد شاركهم الهنود[2] الذين استوطنوا تلك المناطق

---

(1) Weinthal, op.cit, Vol.4, p.151.

(٢) الهنود جزء من الاسيويين الذين سكنوا سواحل شرق افريقيا كتجار قبل ان تصبح شرق افريقيا مقسمة بين البريطانيين والالمان. واولى الهجرات الداخلية للهنود قد تم تشجيعها من قبل البريطانيين، اما الموجة الثانية من الهنود فهم الذين وصلوا بشكل مباشر من الهند للعمل في سكة حديد مومباسا — بحيرة فكتوريا، حمالين وفنيين وعمال مساعدين في بناء سكة الحديد. وبعد انجاز الخط اواخر عام ١٩٠١ فضل العديد من الهنود البقاء في المنطقة للعمل في قطاعي التجارة والزراعة. اما القسم الثالث من المهاجرين فله صلة بتجنيد الحكومة البريطانية للهنود كحرفيين مثل=

باعداد كبيرة في ممارسة النشاط التجاري وقاموا بدور اساسي في تسويق المنتجات الافريقية والاوربية وتوزيع الواردات، وفتحوا المحال التجارية على طول خط السكة الحديد، وعملوا على تنشيط العمل التجاري، الذي ساهم في دعم الاقتصاد المحلي الافريقي وربطه بالاقتصاد الامبراطوري البريطاني. ومنذ وصولهم الى المحميتين سيطر الهنود على الجانب التجاري(1)، وامتهن العديد منهم تجارة المفرد والجملة بالقرب من المحطات الممتدة على طول خط السكة الحديد واسسوا الاسواق التجارية، بهدف الوصول الى الاسواق الافريقية البكر(2).

على الرغم من منع الهنود من الاستيطان في المرتفعات البيضاء الا ان ذلك لايعني عدم الافادة منهم في مناطق اخرى، فقد حض السير هاري جونستن على الاستيطان الهندي في محمية اوغندا لغرض انشاء الحقول الزراعية الواسعة وقال : ((انني اعتقد ان شرق افريقيا مفتوحة لاستقبال كثير من الفائض السكاني للهند وانها ستمنح فرصاً كبيرة للمزارعين الهنود، ان شرق افريقيا هي بمثابة امريكا للهندوس))(3). ان حاجة الادارة البريطانية للهنود للمشاركة في بناء المحمية دفعها الى تشجيع عمال سكك الحديد

=البنائين، النجارين، الموظفين، والصناعيين للمساعدة في بناء الادارة الاستعمارية في محميتي شرق افريقيا البريطانية واوغندا. للمزيد من التفاصيل انظر:

Kabwegyere, op.cit, pp.10-13.

(1) Jamal, op.cit, p.602.

(2) Soff, Harvey G., Indian Influence on Kenya's Province 1900-1925 ,Journal of Indians History , Vol.46,part,3,1968,p.370.

(3) Eliot, op.cit, p.178.

المنتهية عقودهم على البقاء في مناطق النفوذ البريطاني[1]. وادت النظم الادارية المتبعة في المحميتين الى الافادة من بعض الهنود في زجهم بالمراكز الحكومية الخدمية مثل العمل بخط السكة الحديد والخدمات البريدية والمصارف وقوى الشرطة والمحاكم[2]. ونتيجة لوجهة النظر هذه فان العامل الهندي الذي ينتهي عقده ويريد البقاء سمح له بممارسة النشاط الذي لم يكن مفيداً له فقط، وانما لنظام الحكم الاستيطاني الناشئ حديثاً، وكانت التجارة اكثر المجالات انفتاحاً والتي يستطيع الهندي ان يدخلها ويحصل فيها على نتائج سريعة[3].

مع تأسيس الادارة البريطانية في مناطق شرق افريقيا اصبح نشوء الامبراطورية البريطانية في تلك المناطق ممكناً اساساً من خلال استخدام الهنود الذين خدموا في مهمات مختلفة ولعبوا بنجاح دور طبقة تجارية وسيطة بين السكان المحليين الاميين تماماً والاوربيين من الطبقة الارستقراطية. واعترف السير ونستون

---

(١) وصل عدد العمال الهنود غير المهرة والفنيين والعمال المساعدين الذين عملوا في بناء خط سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا اواخر عام ١٩٠١ الى ٣٦٨١١ عامل. وبعد انجاز الخط استقر منهم في المحميتين قرابة ٦٧٢٤ عامل، تحولوا فيما بعد الى حرفيين ومزارعين وتجار. انظر:
Kabwegyere, op.cit,p.10

(2) Luthy , Herbert, India and East Africa: Imperial Partnership at the end the First World War, Journal of Contemporary History ,Vol.6,Part;2 ,1971,p.76.

(3) Soff, op.cit, p.370.

تشرشل Sir Winston Churchill[1]، الذي زار محمية شرق افريقيا عام ١٩٠٧ بالاهمية المتزايدة لوجود الهنود هناك وشجع سياسة التسامح نحوهم[2]. ان استخدام البريطانيين للتجار الهنود لفتح البلاد للاستيطان له اسباب عدة، ومن بين ابرزها ان البريطانيين عندما جاءوا الى سواحل شرق افريقيا وجدوا ان التجار

---

(١) السير ونستون تشرشل (٣٠ تشرين الثاني ١٨٧٤- ٢٤ كانون الثاني ١٩٦٥): كاتب وخطيب ورجل دولة بريطاني، ورئيس وزراء (١٩٤٠- ١٩٤٥، ١٩٥١- ١٩٥٥) وهو الذي قاد بلاده الى الانتصار خلال الحرب العالمية الثانية. بعد تخرجه من الكلية العسكرية في ساندهيرست برتبة ملازم عمل تشرشل مراسلاً حربياً لتغطية بعض الحروب ومنها حرب البوير الثانية (١٨٩٩- ١٩٠٢)، دخل تشرشل عام ١٩٠٠ عالم السياسة واصبح عضواً في البرلمان عن حزب المحافظين. و بعد اختلافه مع المحافظين حول مبدأ حرية التجارة عام ١٩٠٤ التحق تشرشل بحزب الاحرار. وفي عام ١٩٠٦ اصبح وكيل وزارة المستعمرات في حكومة الاحرار. وفي عام ١٩٠٨ اصبح عضواً في الحكومة بمنصب رئيس مجلس ادارة التجارة، ثم وزيراً للداخلية عام ١٩١٠. ومنصب وزير البحرية عام ١٩١١، ووزيراً للذخيرة والاعتدة الحربية عام ١٩١٧، ووزيراً للحرب (١٩١٩- ١٩٢١) ووزيراً للمستعمرات (١٩٢١- ١٩٢٢) ووزيراً للخزانة (١٩٢٩- ١٩٣١). للمزيد من التفاصيل انظر:

القريشي، محمد يوسف ابراهيم، ونستون تشرشل ودوره في السياسة البريطانية حتى عام ١٩٤٥، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، ٢٠٠٥؛

11, P.925. The New Encyclopedia Britannica, vol

(2) Rai, op.cit, p.909.

الهنود قد سبقوهم الى تلك المناطق، وقد استغلوا بحكمة خبرة هذه الطبقة من التجار احسن استخدام؛ فضلا عن ذلك عرف الهنود هذه البلاد والناس ووجهات نظرهم الاجتماعية ونجحوا في تأسيس تجارتهم هناك[1]. ومن الجدير بالذكر ان أولى هجرات الهنود الى دواخل افريقيا جرى تشجيعها من قبل الحكومة البريطانية التي أخذت تعمل لاحداث تأثير استيطاني هناك. ولما كان الهنود ذوي خبرة بالشأن الاقتصادي والمالي وربما يشكل ذلك خطوة مهمة نحو الاستعمار، فقد تم تشجيع الهنود للتوجه الى مناطق شرق افريقيا ليساهموا في دخول وتاسيس نمط جديد من العلاقات الاقتصادية في مناطق النفوذ البريطانية[2].

اسس الهنود محلاتهم بالقرب من المراكز الحكومية البريطانية حيث يستقر موظفو الادارة. وحينما تم انشاء خط السكة الحديد فضل التجار الهنود بناء محلاتهم بالقرب من نهايات السكة الحديد[3]، وكذلك بالقرب من القبائل الافريقية بهدف تزويد السكان المحليين بالبضائع المصنعة التي لايمكن الحصول عليها في السوق المحلية الافريقية. ومنذ عام ١٨٩٨ اخذت محلات الاسيويين بالانتشار في محمية شرق افريقيا البريطانية حيث ارتفع عدد المحلات من ٢٩ محل عام ١٩١٠ الى ٤٢ محلاً عام

(1) PTR, Who are the Dispossessed of Uganda, Economic and Political Weekly, Vol.9,1972, p.2409.
(2) Kabwegyere, op.cit, p.10.
(3) Fearn, op.cit, p.108.

١٩١٤ [1]. وعلى الرغم من تأثير تنظيمات التجار لسنة ١٩٠٠ التي اقرتها ادارة المحميتين والتي شكلت ثقلاً اقتصادياً على التجار المهاجرين بسبب محدودية الارباح وانخفاض الفوائد لصغار التجار، فانه ليس من الممكن للتاجر الهندي ان يدفع اجور الاجازة السنوية البالغة ١٥٠ روبية وفوائد شهرية تصل الى ١٥ روبية، ولكن مع ذلك فان الاداريين البريطانيين نظروا لهؤلاء التجار نظرة المعين في نهضة الاقتصاد في شرق افريقيا[2].

يعد علي دينا فيسرام Allidina Visram (١٨٥١- ١٩١٦) احد الهنود من بناة شبكة التجارة في شرق افريقيا، حيث كانت لديه سلسلة من المحطات التجارية في اغلب مدن شرق افريقيا المهمة[3]. ومع بدء العمل بانشاء خط سكة الحديد عام ١٨٩٦ افتتح فيسرام فرعاً لشركته في محمية زنجبار، وبعد سنتين بدأت

(1) Forbes, Colonial Rule and the Kamba..., p.82.
(2) Fearn, op.cit, p.109.
(٣) بدأ فيسرام عمله في ساحل شرق افريقيا منذ عام ١٨٧٧ حينما وصل زنجبار مع شركة هندية قديمة التاسيس. واخذه عمله بعد ذلك الى مدينة بآغامويو التي تحولت الى مؤسسة تجارية كبيرة على الساحل والى مركز لتجارة القوافل. في البداية اشتغل مع المستكشفين الاوربيين لتجهيز الحمالين والقوافل الذاهبة الى الداخل. في تسعينيات القرن التاسع عشر وبعد تراجع دور التجار العرب والسواحليه مع ازدياد الطلب على البضائع التجارية في الداخل، بدأ فيسرام مع تجار هنود آخرين بالتجارة مع الداخل. للمزيد من التفاصيل انظر:
Mangat, J. S., Was Allidina Visram a Robber Baron or A Skilful and benevolent commercial poneer? , East Africa Journal, Vol.Feb, 1968, pp.33-35.

قوافله تنفذ نحو اوغندا وفتح المحال التجارية في كمبالا وجنجا وكيسومو ومناطق اخرى، وفي عام ١٨٩٩ افتتح فيسرام فرعاً آخر لشركته في مومباسا ثم افتتح عدداً آخراً من المحال التجارية في محمية شرق افريقيا البريطانية. لذلك يمكن القول ان اكمال خط سكة الحديد في ١٩٠١ سهل عمل فيسرام بشكل كبيرحينما استغنى عن طرق القوافل لتجهيز اوغندا، واصبحت مومباسا على نحو سريع تحل محل باغامويو وتتحول الى المركز الرئيس لاعماله التجارية في شرق افريقيا[1]. وبحلول عام ١٩٠٣ بلغت امبراطورية فيسرام التجارية قرابة ١٧٠ محلاً على طول خط سكة الحديد[2].

ان طراز التجارة الذي تبناه فيسرام في الداخل مع عدد من التجار الهنود الصغار وطرق البيع المختلفة، ساهم الى حد كبير بتطور شرق افريقيا بشكل عام ومناطق النفوذ البريطاني على وجه الخصوص. ان شراء المنتجات المحلية من مناطق مختلفة واستبدالها بمختلف البضائع المستوردة كالقماش والفخار والمصابيح مع وجود الروبية كعملة متداولة، كان لها التأثير الكبير للتطور الاقتصادي في السنوات الاولى. وادت خدمات تسويق المنتجات المحلية التي وفرتها تلك الدكاكين الهندية الى تحفيز الانتاج المحلي في قطاعات مختلفة وبالنتيجة ساهمت في الانتقال من اقتصاد الاكتفاء الذاتي الى اقتصاد السوق. ويعد فيسرام من بين

---

(1) Mangat, op.cit, p.33.
(2) Soff, op.cit, p.370.

التجار الاوائل الذين اخذوا على عاتقهم شراء المنتجات المحلية على نطاق واسع خصوصاً في محمية اوغندا، وكان العاج على رأس صادرته من اوغندا، بعد ذلك اخذ يتاجر بانواع مختلفة من البضائع مثل الفراء والجلود والتوابل والسمسم والقطن واي نوع آخر يمكن ان يساهم في تطور وازدهار اقتصاد المحميتين[1]. ومما لاشك فيه لم يكن فيسرام التاجر الهندي الوحيد الذي نفذ الى الداخل خلال تسعينيات القرن التاسع عشر، فقد ادت خطوط السكك الحديد والمراكز الادارية والتجمعات السكانية، الى نجاح العديد من التجار الاخرين في النفاذ الى الداخل. لكن فيسرام بدون شك هو تاجر الدكاكين الاكثر نجاحاً وثراءً والذي اسس خطوط التجارة الاولى في مناطق النفوذ البريطاني في شرق افريقيا[2].

ان رغبة الحكومة البريطانية بتوسيع اقتصاد المحميتين الى اقتصاد السوق دفعها الى تثقيف الافريقي لاستهلاك حاجات جديدة وتقبّل بعض انماط الحياة الاوربية، فانتشرت تعليمات المبشريين وافكارهم الفكتورية حول اهمية المظهر وضرورة صنع الاثواب البسيطة والقمصان والسراويل القصيرة. وامتدت هذه التغيرات الى التوسع في طلب عدد من البضائع مثلا استبدال اواني الشراب الفخارية باكواب غير قابلة للكسر فضلاً عن زيادة الطلب على ادوات الشاي الصيني وعصير الليمون الذي يشرب في الحفلات الراقية. وبالرغم من ان هذه العملية كانت بطيئة وان

(1) Mangat, op.cit, p.34.
(2) Ibid.

توسيع نطاق طلب البضائع الاستهلاكية بدا اكثر صعوبة بسبب غياب الفوارق الاجتماعية للمجتمع القبلي، الا ان احتكاك المجتمع القبلي بالتقاليد الاوربية الحديثة ساعد في نقل عادات وتقاليد جديدة الى السكان المحليين. وعلى سبيل المثال، ترك وجود المحكمة الملكية في محمية اوغندا، اثره على المجتمع القبلي الذي شاهد اللباس ذو اللون الابيض الذي يرتديه اعضاء المحكمة، الذي سرعان ما انتشر بين الناس المحليين و اصبح الكل يعمل للحصول على القماش الابيض[1].

لجأت السلطات الادارية في كلا المحميتين مطلع عام ١٩٠٠ الى فرض الضرائب على السكان المحليين، لاحداث نوع من العون في الانفاق المتزايد وخطوة اولى نحو الاستقلال المالي وخفض مبالغ المنح المقدمة من الحكومة البريطانية الى ادارة المحميتين[2]. فضلا عن دور الضرائب في دفع الافريقي للعمل في مزارع البيض، فقد كتب السير جيمس هيز سادلر في تقريره السنوي لعام ١٩٠٥ قائلاً: ((الصعوبة الكبيرة تكمن في جعل المواطنين يزرعون المناسب من الغلة وبكميات كافية، انهم يعيشون تحت ظروف بسيطة بخصوص الغذاء حيث لم تعد هناك ضرورة وان القليل من الاندفاع لبذل الجهد وعليه لدي آمال كبيرة في ضرائب الكوخ التي تجبر اولئك الذين لايستطيعون ان يدفعوا نقداً ان يقوموا

---

(1) Fearn, op.cit, p.111.
(2) Ibid, p.65.

بالعمل مدة شهر لدى الحكومة))[1]. بينما عد السير بيرسي جيرارد الضرائب الوسيلة الوحيدة لارغام المحليين على هجر المناطق المحجوزة لهم سعياً وراء العمل[2]. كذلك كتب حاكم محمية شرق افريقيا البريطانية السيرادوارد نورثي Sir Edward Northey (آيار ١٨٦٨- كانون الاول ١٩٥٣/ ٣١ كانون الثاني ١٩١٩- تموز١٩٢٠) قائلاً : ((علينا ان نرغم الافارقة على العمل لدى البيض))[3].

ومن الجدير بالذكر ان اقتصاد الافارقة كان يعتمد الاكتفاء الذاتي وانتاج ما يمكن ان يسد الحاجة واستبدال الفائض بحاجيات او مواد غذائية لاينتجها هو وتزيد عن حاجة الاخرين، مما يجعل استعماله للنقود امر نادر او غير موجود، ولم يكن مألوفاً امر بيع المنتوجات الفائضة عن الحاجة. الامر الذي دفع الحكومة البريطانية الى استحداث نظام الضرائب عام ١٩٠٠ ومنها ضريبة الكوخ التي تعد ابرز الضرائب[4]، حيث بلغت قيمتها ثلاث روبيات هندية شهرياً عن كل كوخ تسكنه عائلة افريقية[5]. ونظرا لفداحة هذا المبلغ لايسع الكثيرون من اهل البلاد سداده الامر الذي دفع الافريقي الى العمل في مزارع البيض للحصول على الاموال لدفع الضرائب وشراء البضائع كالاغذية ومتطلبات الحياة

---

(1) Quoted in: Amin, op.cit, p.139.

(٢) البراوي، المصدر السابق، ص٤٥.

(٣) السوداني، حركة التحرر الوطني في كينيا، محاضرات.

(4) Fearn, op.cit, p.109.

(5) Ibid, p.65.

المدنية التي جاء بها المستوطن الاوربي. وفي عام ١٩١٠ لجأت ادارة المحميتين الى زيادة قيمة الضرائب وتبني وسيلة جديدة لاجبار الافريقي للعمل من خلال فرض ضريبة الكوخ باثر رجعي على الشباب من هم بعمر السادسة عشر ولايدفعون ثلاث روبيات كضريبة على الكوخ، بهدف دفع العاطلين الى العمل في مزارع البيض[1].

تطلب العمل التجاري في مناطق النفوذ البريطاني ضرورة ايجاد نظام نقدي ينسجم مع النظام النقدي الامبراطوري المتبع في المستعمرات البريطانية الاخرى. ففي نهاية القرن التاسع عشر كان الصيارفة الهنود يسيطرون على التعاملات التجارية لتجارة العاج والقوافل في زنجبار، ويعد الهنود المولين الرئيسيين في المنطقة. ومع التطور والتوسع التجاري للنشاطات الهندية المتصاعدة مع خط السكة الحديد اصبحت الروبية هي العملة الاكثر قبولاً وانتشاراً بين التجار[2]. وفي ١٩ مايس ١٨٩٨ اعتمد البريطانيون الروبية الفضية الهندية في الهند البريطانية لتصبح العملة السائدة في محمية شرق افريقيا البريطانية، ولم يقتصر الامر عند هذا الحد بل حددت السلطات الادارية البريطانية الاجزاء الصغيرة للروبية مثل العانة والبيزه[3]. وفي العاشر من شباط ١٩٠٥ اصبح السوفرن Sovereign، (الذي يعادل ١ باون استرليني) هو العملة القانونية

(1) Munro, Colonial Rule and the Kamba, p.83.
(2) Zwanenberg, op.cit, p.280.
(3) Weinthal, op.cit, Vol.4, p.215.

سائدة التداول في محمية شرق افريقيا البريطانية وقيمته امام الروبية تساوي ١٥ روبية للسوفرن الواحد. اما في محمية اوغندا فقد استخدم الكاوريز Cowries (المحار) كوسيلة للتعامل بين السكان المحليين حتى عام ١٩٠٩، وقيمته ١٠٠٠ محارة تعادل روبية واحدة[1].

ان تزايد التعاملات التجارية وانتعاش تجارة الاستيراد والتصدير وانتشار تجارة المفرد والانفتاح على شراء البضائع المنزلية الضرورية، رافقه تطور النظام النقدي في محميات شرق افريقيا. ففي عام ١٩١٠ اوقف استخدام العانة والبيزه في محمية شرق افريقيا البريطانية، واستحدثت فئات جديدة من اقسام الروبية مثل فئة المائة سنت، والخمسين سنت، والخمسة وعشرين سنت، وعشر سنتات، وخمس سنتات، والسنت الواحد ونصف السنت[2]. وفي عام ١٩٠٩ اوقف استخدام الكاوريز في دفع الضرائب في محمية اوغندا لتحل محله الروبية، وبدأت المحمية تشهد افتتاح اول بنك هو البنك الوطني الهندي The National Bank of India الذي افتتح في عينتيبة في تشرين الاول ١٩٠٦ واستمر حتى عام ١٩١٢ هو البنك الوحيد في المحمية. وخلال عام ١٩١٢ افتتح البنك المعتمد لجنوب افريقيا المحدود The Standard Bank of South Africa , Ltd. في كمبالا، وسبعة فروع في محمية شرق

(1) Ibid.
(2) Zwanenberg, op.cit, p.280.

افريقيا البريطانية وثمان اخرى في تنجانيقا[1].

ساهم المصرفان وفروعهما المنتشرة في المحميتين بتمويل حاجات الصناعة البريطانية للغذاء والمواد الخام وصادرات السلع الاستهلاكية ، ودعما تطوير زراعة غلات التصدير في المحميتين. ولم يقتصر تعامل هذين المصرفين على السلطات الادارية فحسب بل امتد تعاملهما الى السكان المحليين وغير المحليين. كذلك فضّل المصرفان تقديم تسهيلات مصرفية للزبائن كالقروض. ففي محميتي شرق افريقيا البريطانية واوغندا حصل المزارعون البيض والتجار الاسيويون على القروض والصكوك. ومما لاشك فيه فان كلا المصرفين اللذين عملا في شرق افريقيا ، كانت لهما مقرات في لندن ومكاتب رئيسة في المستعمرات البريطانية ، ولكون احتياطاتهما المالية موجودة في لندن فانها مرتبطة بشكل وثيق بالباون الاسترليني رغم انهما قد اهتما بالتجارة من والى المستعمرات البريطانية[2]. ومما تقدم يمكننا القول ان البنية المالية التي اعتمدتها ادارة المحميتين من خلال تأسيس النظام النقدي، تعكس طبيعة الاهداف الاقتصادية التي وضعت اساساً لتشجيع الاستيطان الابيض و زراعة غلات التصدير ودعم استيراد السلع المصنعة في بريطانيا ، لتعزيز القدرات الاقتصادية للمحميتين وربطهما بالاقتصاد البريطاني الامبراطوري.

ان طموحات الساسة البريطانيين المتحمسين لمشروع سكة

---

(1) Weinthal, op.cit, Vol.4, p.216.
(2) Zwanenberg, op.cit, p.281.

حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا قد نفذت بشكل واقعي في افريقيا الاستوائية ولا سيما اوغندا ، ووجدت المصالح البريطانية طريقها الى التطور. وساعد خط السكة الحديد في تأسيس المصالح السياسية والاقتصادية بشكل متين وهو ما انعكس بشكل واضح على انخفاض حجم المنح المالية التي قدمتها الحكومة البريطانية للمحميتين والتي كانت تشكل عبئاً كبيراً على الخزينة البريطانية. وللدلالة على طبيعة هذا التطور، كانت المساعدة المالية السنوية التي تقدمها الحكومة البريطانية لمحمية اوغندا ٩٥٠٠٠ باون استرليني للعام (١٨٩٤- ١٨٩٥)، وصلت في العام (١٨٩٨- ١٨٩٩) الى ٣٩٧٠٠٠ باون استرليني و كانت تتضمن الاجراءات العسكرية المتخذة لمواجهة التمرد هناك. هذه المساعدات انخفضت الى ١٠٠٠٠ باون استرليني في العام (١٩١٤- ١٩١٥). ومنذ ذلك التاريخ اصبحت محمية اوغندا قادرة على تمويل نفسها[1].

---

(1) Weinthal, op.cit, Vol.4, p.157.

آثار الحرب العالمية الاولى
على المصالح البريطانية في المحميتين
واعلان كينيا مستعمرة تاج

١- أثر الحرب على خط السكة الحديد:

تعرضت المصالح البريطانية في المحميتين ولاسيما خط سكة حديد مومباسا — بحيرة فكتوريا الى مخاطر العمليات العسكرية التي شهدتها المنطقة من جراء اندلاع الحرب العالمية الاولى (آب ١٩١٤- تشرين الثاني ١٩١٨). وقد شهدت مناطق النفوذين البريطاني والالماني في شرق افريقيا العديد من العمليات الحربية بين الجانبين[1]. وقدر تعلق الامر بتأثير تلك العمليات على خط

---

(١) في الخامس من آب ١٩١٤ قررت لجنة الدفاع البريطانية الامبراطورية تحديد ثلاثة اهداف رئيسة من عملياتها العسكرية في شرق افريقيا ، وهي منع الالمان من اتخاذ موانيء شرق افريقيا الالمانية قواعد لعمليات القرصنة البحرية ضد السفن التجارية في المحيط الهندي، وتحقيق السيطرة المطلقة على بحيرات شرق افريقيا الداخلية ، فضلا عن الرغبة في استيلاء القوات البريطانية على دار السلام. ومنذ الثامن من آب ١٩١٤ بدات العمليات الحربية بين الطرفين بعد قيام سفينتين حربيتين بريطانيتين وهما استريا=

سكة الحديد، حاول الالمان الذين يجاورون البريطانيين في تنجانيقا (محمية شرق افريقيا الالمانية)، تعطيل عمل خط سكة الحديد بهدف شل حركة المرور بين الساحل والداخل ومنع حركة القطارات الصاعدة والنازلة فضلاً عن منع وصول الامدادات العسكرية والمؤن الى مناطق القتال المحتملة، بحيث لجات المانيا الى وضع خطة عسكرية لتدمير الخط ومنع استخدامه في المجهود الحربي. لذلك يمكن القول ان خط سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا اصبح هدفاً اساسياً خلال الحرب العالمية الاولى، خاصة في المناطق الموازية لحدود المحمية الالمانية التي تمتد ٢٠٠ ميل، ومعظم المنطقة التي يمر بها الخط قليلة السكان باستثناء منطقة كليمنجارو المزدحمة. وهو ما دفع ادارة سكة الحديد الى تنظيم مرور القاطرات حيث اعطت السلطات العسكرية البريطانية الاوامر بان كافة القاطرات العاملة بين ناكورو وميناء كيسومو يجب ان تتجمع في ناكورو وتلك العاملة بين نايروبي ومومباسا تبقى في نايروبي، وتعمل هذه القطارات التي يسيطر عليها الجيش على نقل الجنود والتجهيزات العسكرية[1].

على اية حال لم يمر وقت طويل على اندلاع الحرب حتى بدأت القوات الالمانية بشن غارات كرٍ وفر على الاجزاء المكشوفة من

= Astraea وبيغاسوس Pegasus باطلاق النار على محطة دار السلام اللاسلكية. للمزيد من تفاصيل العمليات الحربية بين الجانبين انظر: طنش، تنجانيقا والسياسة البريطانية، ص ٢٣- ٣٣.

(1) Amin, op.cit, p p.108-109.

خط السكة الحديد، وركزت العمليات العسكرية التي شنها الالمان على محاولة تدمير القطارات والسكة الحديد والجسور. ففي الساعة الواحدة واربعين دقيقة من مساء يوم ٢٧ نيسان ١٩١٥ قام الالمان بمحاولة لتدمير قطار خاص بنقل المواشي عند الميل ١٩٢، من خلال وضع قنبلة على مسار الخط، الا ان القنبلة لم تنفجر حتى بعد مرور القطار عليها. لكن الالمان قاموا بفتح النيران بشكل سريع على القطار الامر الذي ادى الى قتل اثنين من الركاب وجرح خمسة آخرين واصابة اثنين من البغال. كانت المحاولة تهدف الى تدمير القطار والعربات بشكل مباشر الا ان زيادة سرعة القطار من قبل السائق افشلت المحاولة وتمكن من الخروج بالقطار من المنطقة الخطرة[1].

في الساعة الواحدة والنصف من مساء يوم ٣ حزيران ١٩١٥ تعرض القطار الخاص بنقل البضائع الى انفجار لغم وضعه الالمان تحت السكة الحديد عند الميل ٣٣٧، وعلى الرغم من تعرض المقطورة الرئيسة التي تحمل الرقم ١١٤ الى الضرر الا انها لم تخرج عن مسار الخط. لكن الخط الذي تم نسفه بسبب الانفجار ادى الى انحراف كامل للعربة الثامنة وعربة النقل المغطاة المرقمة ٢٣٠٦، ولم يصب احد من الكادر. وبلغت الكلفة الكلية لاصلاح الاضرار ١١٤٩ روبية[2]. وفي مساء الثالث والعشرين من تموز ١٩١٥

(1) TNA, Colonial Office 848/17 Uganda Railway Administration, No. A.8/119/212. April 29th 1915.
(2) N.A, C.O: 848/17 Uganda Railway Administration, No. D.16/34a/458. 25th November 1915.

تعرض قطار البضائع رقم ١٧ الى انفجار لغم عند الميل ٧٨ وخلال هذه الحادثة تمكنت المقطورة الرئيسة (المحرك) التي تحمل الرقم ١٥١ من الفرار، لكن الجزء الخلفي منها تضرر بشكل كبير من القوة الشديدة للانفجار، مما ادى الى تحطيم جزء من خط السكة الحديد بطول ٢ قدم. ولم يصب اي شخص من افراد طاقم القطار بأذى، وبلغت تكلفة اصلاح الاضرار ١٠٣٦ روبية[1]. وفي ٢٦ تموز ١٩١٥ وعند الميل ٤٨ كشفت فرق المراقبة البريطانية لخط السكة الحديد بان الالمان تمكنوا من زرع عشرة الغام ارضية تحت سكة الحديد، نجحوا في تفجير اربعة منها والستة الباقية فشلت عملية تفجيرها، الامر الذي ادى الى تدمير جزء كبير من الطريق الدائمي. وبلغت تكلفة اصلاح اضرار الخط الدائمي ٥٩٧ روبية[2].

لم تقتصر محاولات الألمان على تدمير القطارات بل امتدت كذلك الى محاولة نسف بعض الجسور الرابطة وتقطيع اوصال الخط لتعطيل سير القطارات. ففي صباح الحادي والثلاثين من تموز ١٩١٥ تمكن الألمان من نسف جسر عند الميل ٥٧ والخط عند الميل ٥٦. وادت تلك الاعمال الى اغلاق ذلك الجزء من الخط مدة ٢٣ ساعة وتأخير حركة المرور. وفي يوم ٢٦ ايلول ١٩١٥ قام الألمان بنسف الخط الواقع عند الميل ١٢٧ ولم يكن الضرر كبيراً[3]. وفي الساعة الواحدة وخمس واربعين دقيقة من مساء يوم ١٩ تشرين

---

(1) N.A, C.O: 848/17 Uganda Railway Administration, No. D.16/34a/458. 25th November 1915.
(2) Ibid.
(3 Ibid.

الثاني ١٩١٥ تعرض احد الجسور الواقع عند الميل ٢١٨ الى محاولة تدمير من قبل الالمان، فحصلت بعض الاضرار التي ادت الى توقف مرور القطار. وبعد معاينة الجسر بعد الحادث تبين انه تم وضع شحنة من المواد الشديدة الانفجار بين العوارض الخشبية فتعرض الخشب الموجود في الجسر الى اضرار طفيفة. وتعزى قلة الاضرار على الارجح الى ضآلة الشحنة المتفجرة. ولكن بالرغم من ان الاضرار التي لحقت بالجسر كانت طفيفة الا انها ادت بعض الوقت الى استخدام الطريق المؤقت[١]، الذي يستخدم لاغراض محدودة ولايسمح بمرور العامة والبريد والماشية التي كانت القطارات الاعتيادية تقوم بنقلها عبر الطريق الدائمي[٢].

شهد عام ١٩١٦ استمرار عمليات تدمير الخط والقطارات من قبل الجانب الالماني، ففي ١١ كانون الثاني ١٩١٦ تم نسف الخط الواقع عند الميل ٧٨ عن طريق انفجار احد الالغام. وصادف الانفجار مرور قطار لنقل المواشي رقم ١٣ قادماً من كلنديني الى فوي، وادى الانفجار الى خروج العربة الكاسحة للالغام والمدرعة بشكل جيد عن مسارها وتعرضها الى اضرار جسيمة. اما عربة المحرك الرئيس المرقمة ١١٢ فلم تخرج عن مسار الخط وتعرضت الى ضرر بسيط. في حين تعرض الطريق الدائم للخط الى ضرر بالغ

(١) وهو الطريق الذي شيد في المراحل الاولى من بناء الخط الاصلي ويسير تقريباً بموازاة الخط الدائمي.

(2) N.A, C.O: 848/17 Uganda Railway Administration, No. D.16/34a/458.25th November, 1915.

لمسافة ٣١ قدم وتعرضت جميع اجزاء السكة من مفاتيح حديدية وصامولات الى التلف، وهو ماادى الى اغلاق الخط مدة ست ساعات ونصف تقريبا بينما كانت اعمال الاصلاح متواصلة. ويشير التقرير لهذا الحادثة بأن الالغام كانت واضحة للعيان وتم تفجيرها كهربائياً كما اتضح من اكتشاف احد الاسلاك الموصلة اليها. بلغت كلفة اصلاح الاضرار ٦٨٢ روبية[1].

لم تكن جميع المحاولات التي قام بها الالمان بهدف تدمير اجزاء من الخط عمليات ناجحة تماماً، ففي العاشر من آذار ١٩١٦ تمكنت احدى الدوريات العسكرية البريطانية من اكتشاف شحنة الديناميت المتفجرة التي تم ربطها بسلك التفجير من قبل دورية عسكرية المانية كانت على وشك ربطها بسكة الحديد. الا ان الشحنة لم تنفجر وتم تفكيكها بامان قبل حدوث اي ضرر. وكانت حركة السير قد تأخرت قليلاً بينما كان يتم رفع الالغام، وتم كذلك تفتيش الخط عن الغام اخرى ولكن ليس لمسافة طويلة[2]. وفي ١٦ مايس ١٩١٦ تعرض قطار البضائع رقم ٩ الذي كان يسير من كلنديني الى فوي الى انفجار لغم زرعه الجيش الألماني تحت سكة الحديد عند الميل ٦٣، ونتج عن الانفجار انحراف قاطرة المحرك رقم ١٠٤، التي كانت تسحب عربة خزان الماء رقم ١٥ وثلاث عربات مخازن، عن مسارها

(1) N.A, C.O: 848/17 Uganda Railway Administration, No. D.16/34a/76. 1st March, 1916.
(2) N.A, C.O: 848/17 Uganda Railway Administration, No. D.16/34a/155. 13th May, 1916.

وتعرضت الى اضرار طفيفة بينما تعرض الطريق الدائم الى اضرار كبيرة. وادى الانفجار الى غلق الطريق قرابة اربعة عشرة ساعة ونصف. وبلغت كلفة اصلاح الاضرار ١٢١٦ روبية[1].

وعلى الرغم من الهجمات التي تعرض لها خط السكة الحديد من الجيش الالماني لتفجير الخط وقطع حركة المواصلات، التي بلغت ٥٧ محاولة بين نيسان ١٩١٥ و مايس ١٩١٦ [2]، الا انها لم تكن مؤثرة بشكل كبير ولم تتمكن من ايقاف مرور القطارات بين الساحل والداخل الا بشكل مؤقت، بحيث تمكنت ادارة الخط وبالتعاون مع الجيش البريطاني من اصلاح الاضرار التي اصابت الخط بعد توقف سير القطارات او تحويل مسارها الى الخط المؤقت. على اية حال وبعد خروج المانيا مهزومة من الحرب العالمية الاولى رفعت ادارة خط سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا في ٢١ حزيران ١٩٢٠ دعوى جزائية ضد الحكومة الالمانية لمطالبتها بالتعويض عن كلفة الاضرار التي لحقت بالخط من يوم ٢٠ نيسان ١٩١٥ ولغاية ٢٦ مايس ١٩١٦ والبالغة قيمتها ٤٥٨٠٠٦ روبية[3].

(1) N.A, C.O: 848/17 Uganda Railway Administration, No. D.16/34a/230. 20th July, 1916.
(2) Amin, op.cit, p.109.
(3) N.A, C.O: 848/17 Uganda Railway Administration, No. 29, Provisional Claim against the German Government by the Uganda Railway Administration, dated the 21st June, 1920.

٢- أثر الحرب على النشاط الاقتصادي:

بعد اندلاع الحرب العالمية الاولى تاثرت النشاطات الاقتصادية في مناطق شرق افريقيا بشكل عام وفي المحميتين البريطانيتين على وجه الخصوص بشكل مباشر. فعلى الصعيد الزراعي تأثرت زراعة وانتاج القطن بسبب الركود الذي اصاب الاسعار المحلية للقطن، والتخوف من تراجع الطلب علي شراء قطن اوغندا. لكن جمعية مزراعي القطن البريطانيين التي قدمت الكثير لاحتضان صناعة القطن في محمية اوغندا، ظهرت على الساحة من جديد مع تجار آخرين للحيلولة دون تراجع تلك الصناعة. من جانب آخر دفع توسع واستمرار الحرب عدد كبير من السكان المحليين، الذين جندوا حمالين للقطعات العسكرية العاملة على حدود شرق افريقيا الالمانية، الى ترك الحقول الزراعية فضلا عن مغادرة الموظفين الاوربيين التابعين لوزارة الزراعة البريطانية لتلك المزارع. وبالرغم من ذلك فقد استمرت زراعة القطن غلة تصديرية، لكن مع انخفاض في الكميات المصدرة من ٤٢ الف بالة عام ١٩١٤ الى ٢٥ الف بالة عام ١٩١٥. الا ان ذلك لايعني انهياراً لتلك الصناعة بل هو تأثراً طبيعياً بسبب ظروف الحرب [٤].

من جانب آخر ادت الحرب الى وضع العقبات امام صناعة القطن الفتية في مقاطعة نيانزا التابعة لمحمية شرق افريقيا البريطانية وكذلك في محمية اوغندا، حيث ان محالج القطن في ميناء كيسومو لم تستخدم بشكل تام خلال السنتين الاولى بسبب

---

(1) Scherffius, op.cit, p.363.

ظروف الحرب[1]. ونتيجة لاهمية القطن للمصانع البريطانية فان معدلات الانتاج والتصدير قد استعادة عافيتها من جديد حينما وصلت نسب التصدير الى ٤٠ الف بالة عند نهاية الحرب والى ٥١ الف بالة عام ١٩٢٠[2]. كذلك ادى تزايد الطلب على الكاكاو، بسبب دخوله في الكثير من الصناعات الغذائية والطبية فضلا عن الاستهلاك البيتي والمقاهي والمطاعم، الى ارتفاع سعره ثلاث مرات بين عامي ١٩١٨ و ١٩٢٠ حيث بلغ ١٢٢ باون للطن في شباط عام ١٩٢٠. وبلغ سعر البن الاوغندي ١٦٠ باون للطن في السنة نفسها[3].

ساهمت الحرب بشكل مباشر بتراجع قطاع التجارة ولاسيما في محمية شرق افريقيا البريطانية القريبة من مناطق القتال في شرق افريقيا الالمانية الى انخفاض قيمة الصادرات، من ١٥٠٠٠٠٠ باون استرليني عام ١٩١٣ الى ٧٠٠٠٠٠ باون إسترليني عام ١٩١٥. وادت حملة شرق افريقيا ومتطلبات الحرب واستمرار الواردات[4] الى زيادة حجم الضرائب خلال الحرب ومنها ضريبة الكوخ، التي تدفع شهرياً، ارتفعت الى خمس روبيات عام ١٩١٥ والى ثمان روبيات عام ١٩٢٠ لتغطية جزء من نفقات الحرب. وللاشارة الى عبئ الضرائب على الافارقة وحجم الاموال التي تصب في خزينة المحميتين نشير الى ان ما دفعته قبيلة الكامبا التي تسكن مقاطعة مشاكوس في محمية شرق افريقيا البريطانية عن ضريبة

---

(1) Fearn, op.cit, p.72.
(2) Scherffius, op.cit, p.363.
(3) Wickins, op.cit, p. 123.
(4) Ibid, p.105.

الكوخ ارتفع من ٣٠٠٠ روبية عام ١٩٠١ الى ٤٤٨ الف روبية عام ١٩٢٠[1]. وبعد انتهاء الحرب في تشرين الثاني ١٩١٨ تزايد عبئ النظام الضريبي على النشاطات الاقتصادية المختلفة وعلى السكان المحليين بحيث أرتفع حجم مردود الضرائب في محمية شرق افريقيا البريطانية من ١٠٥٠٠٠ باون استرليني عام (١٩٠٩- ١٩١٠) الى ٢٧٩٠٠٠ باون استرليني في العام (١٩١٩- ١٩٢٠)[2].

لم يسلم القطاع المالي في المحميتين من تأثيرات الحرب، فقد عجزت الروبية الهندية التي كانت سائدة في التداول، عن الحصول على سعر صرف ثابت مقارنة بالذهب او الاسترليني وتذبذبت اسعار الروبية والباون في قيمتهما كلا على انفراد نظراً لتغير الظروف الاقتصادية في كل من بريطانيا والهند مسببة اضطراباً نقدياً في شرق افريقيا التي كانت تستخدم الاثنين. لقد ارتفعت قيمة الروبية مقارنة بالاسترليني وكذلك انحدرت قيمة الاسترليني من ١٥ روبية الى ٨ روبيات عام ١٩١٩ وكان ذلك التغير في قيمة العملات منافياً لمصالح اولئك الذين يصدرون لبريطانيا وللمستوطنين الجدد من الذين كانوا يجلبون رأس المال الاسترليني والذين يقترضون الروبيات بسعرها القديم وعليهم الآن ان يدفعوا ديونهم بالروبية بثمنها الجديد[3]. الامر الذي دفع الحكومة البريطانية عام ١٩١٩ الى تثبيت سعر صرف للروبية مقداره ١٠ روبيات للباون الواحد،

(1) Forbes, Colonial Rule and the Kamba, p.82.
(2) Wickins, op.cit, p.115.
(3) Ibid, p.122.

والى اصدار عملة جديدة في ٢٦ نيسان ١٩٢٠ هي الفلورن **Florin** الذي اصبح العملة القانونية في شرق افريقيا(١). ولكن رغم ذلك استمرت الروبية عملة قانونية للتعويض عن النقص في العملات(٢).

تأثر السكان المحليين في شرق افريقيا بشكل كبير جداً بالحرب، فقد حمل الجنود والحمالون(٣) العائدون معهم امراض الجدري والتهاب السحايا والطاعون(٤). اذ فتكت الامراض والاوبئة وسوء التغذية، فضلاً عن المعاملة القاسية، باعداد كبيرة من الحماليين اثناء الحرب، وحسب الاحصاء الرسمي البريطاني بلغ عددهم ٤٤٩١١ قتيلاً، جراء الامراض اي ما يعادل اربعة اضعاف قتلى الجانبين في المعارك الفعلية(٥). ناهيك عن وفاة ١٢٠ الف نسمة من سكان محمية شرق افريقيا البريطانية بسبب المجاعة والاوبئة التي حدثت اثناء الحرب(٦). وعلى الرغم من جسامة التضحيات التي

---

(1) Weinthal, op.cit, Vol.4, p.215.

(٢) على الرغم من استبدال الروبية والفلورن في العاشر من آب ١٩٢١ بالشلن الكيني **Kenyan Shilling** في محمية شرق افريقيا البريطانية، بسبب تذبذب قيمة الفضة الهندية، ظلت الروبية عملة مقبولة. للمزيد من التفاصيل انظر:

Wickins, op.cit, p.122. AL-Soudani, op.cit,p.69;

(٣) خلال سنوات الحرب العالمية الاولى تم التعاقد في شرق افريقيا مع ٦٣٠٠٠ حمال اوغندي لحمل جثث قتلى الحرب. للمزيد من التفاصيل انظر:

Wickins,op.cit,p.104

(4) Ibid, p.107.

(٥) طنش، تنجانيقا والسياسة البريطانية، ص٣٠- ٣١.

(٦) السوداني، حركة التحرر الوطني في كينيا، محاضرات.

دفعها سكان المحميتين جراء تلك الحرب، الا ان بريطانيا هي من حصد المكاسب السياسية والاقتصادية والعسكرية بعد انتهاء الحرب.

٣- أثر الحرب على النشاط الاستيطاني واعلان كينيا مستعمرة تاج:

أدى تزايد نفوذ المستوطنين السياسي وحصولهم على تمثيل واسع في المجلس التشريعي من جهة، وتزايد نفوذهم الاقتصادي بعد السيطرة على ابرز وسائل الانتاج وهي الاراضي الخصبة في محمية شرق افريقيا البريطانية بشكل عام وفي منطقة المرتفعات على وجه الخصوص من جهة اخرى، الى دفع المستوطنين عام ١٩١٥ الى مطالبة وزارة المستعمرات بتغيير القانون الخاص باراضي التاج لعام ١٩٠٢ للحصول على المزيد من الاراضي من خلال رفع مدة ايجار الارض من ٩٩ سنة الى ٩٩٩ سنة. واهم بنود هذا القانون الجديد ان الاراضي المؤجرة التي لاتتجاوز مساحتها ٥٠٠٠ ايكر يجوز منحها لمدة ٩٩٩ عاماً، فضلا عن تحويل عقود الايجار السابقة وفق قانون عام ١٩٠٢ الى نصوص القانون الجديد[1]. وبموجب القانون الجديد تمكن قرابة ١٠٠٠ مستوطن من امتلاك ٨٢٤٢ ميل مربع من الاراضي[2].

لم يتوقف تدفق المستوطنين البيض الى المرتفعات البيضاء عشية

(1) CO, 533/292 Crown Lands Ordinance, 1915, Enclosures, Quoted in: Kamoche, op.cit, p.23.
(2) Zwanenberg, op.cit, p.37.

الحرب العالمية الاولى لكنه كانٍ محدوداً، الامر الذي دفع المستوطنين في محمية شرق افريقيا البريطانية، خلال سنوات الحرب، الى تشكيل لجنتين اطلق على الاولى لجنة استيطان الارض The Land Settlement Commission والثانية اللجنة الاقتصادية The Economic Commission. اختصت اللجنة الاولى بتحفيز الاستيطان الاوربي خلال الحرب عن طريق تأسيس مستوطنة للجنود المحاربين بعد انتهاء الحرب. وعلى الرغم من فشل اهداف اللجنة الا انها تمكنت من توطين ثمانين رجلاً جميعهم من الاوربيين الذين هجروا مزارعهم خلال الحرب. اما اللجنة الاقتصادية فكانت مخصصة للنظر في المشاكل الاقتصادية التي تعاني منها المحمية وضمت في عضويتها ديلامير وغروغان اللذان احتجا بشدة ضد تزايد نفوذ الهنود، كذلك نظرت اللجنة بشكل سلبي لعلاقة الهنود بالاقتصاد. ومضت الى ابعد من ذلك بالقول بان الهنود جنس فاسد ومحروم، اعاق تقدم الافارقة اقتصادياً ومادياً[1]. وهو مايعني استمرار سياسة ابعاد الهنود عن المرتفعات البيضاء والتمهيد لتحويل المرتفعات البيضاء الى بلد للرجل الابيض.

في عام ١٩١٨ صدر قانون التعاقد الذي ينظم عمل الافارقة في مزارع البيض، وورد في ديباجته العبارات التالية : ((ومن المرغوب فيه تشجيع الوطنيين على الاقامة في المزارع التي يملكها الاوربيون، ومن اجل اتخاذ الاجراءات اللازمة لتنظيم معيشة

(1) Kamoche, op.cit, p.24.

السكان المحليين في غير الاماكن التي حددتها لهم الحكومة... فانه اذا شاء احدهم ان يعيش خارج هذه الاماكن فعليه ان يعقد اتفاقاً للعمل لدى احد الملاك الاوربيين))، وحدد القانون مدة التعاقد التي يجب ان لاتقل عن سنة ولاتزيد على ثلاث سنوات[1].

بينما شهدت سنة تولي السير ادوارد نورثي حاكماً على محمية شرق افريقيا البريطانية (مايس ١٨٦٨ – كانون الاول ١٩٥٣/ ٣١ كانون الثاني ١٩١٩- تموز ١٩٢٠) اتخاذه بعض الاجراءات التي ادت الى خدمة مصالح المستوطنين البيض على حساب السكان الاصليين بشكل فاق ما قام به الحكام الذين سبقوه من امثال السير ادوارد بيرسي جيرارد والسيرهنري كونوي بلفيلد Sir Henry Conway Belfield (٢٩ تشرين الثاني ١٨٥٥ - ٨ كانون الثاني ١٩٢٣/ ٣ تشرين الاول١٩١٢ - ١٩١٧). فقد دافع نورثي عن قوانين العمل التي تجبر الافارقة القادرين على العمل في مزارع المستوطنين البيض مدة ستين يوماً على الاقل في السنة الواحدة، واصدر ما اطلق عليه اعلانات نورثي ((Northey Circulars)) التي اراد من خلالها في النهاية تفوق المصالح الاوربية وفرض سياسة الوصاية الامبريالية على السكان الاصليين[2].

بالرغم من عدم خطورة الحرب على الاقتصاد الافريقي الذي لم يبلغ التطور بعد كما هو الحال في المجتمعات الصناعية، الا ان مرحلة ما بعد الحرب العالمية الاولى جلبت معها عدداً من المشاكل

---

(١) البراوي، المصدر السابق، ص٣٩.

(2) Kamoche, op.cit, p.25.

الى مناطق شرق افريقيا. اذ اصبح من الضروري اعادة تشغيل العسكريين وتهيئة الوظائف المدنية لهم من اجل اعادة القدرات الصناعية الى الانتاج المدني كالتجارة والزراعة والنشاطات الاقتصادية للمحميتين التي توقفت بسبب الحرب[1]. فمنح الاوربيين الذين شاركوا في القتال اثناء الحرب العالمية الاولى سواء في شرق افريقيا او في جبهات اخرى، مساحات واسعة من الارض في محمية شرق افريقيا على شكل مكافآت لدورهم في الحرب[2]. ففي عام ١٩١٩ تم اقتراح خطة خاصة لجذب مستوطنين من الذين شاركوا في الحرب. ولما اشتدت الحاجة الى تنفيذ مشروع اسكان الجنود تحدث الحاكم نورثي في ٢١ تشرين الاول ١٩١٩ قائلاً : ((يجب ان تكون الغلبة للرجل الابيض... ومن اجل خير هذا البلد ورفاهية اهله ينبغي حملهم على العمل... لذلك اعتقد ان سياستنا يجب ان تقوم على تشجيع العمل الاختياري، ثم بعد ذلك نمنع الكسل والخمول عن طريق التشريع))[3].

على اية حال فانه حتى عام ١٩٢٠، وعلى الرغم من مشاركة الفلاح الافريقي في انتاج الغلات التصديرية، بدأ واضحاً ان مستقبل الاستيطان الاوربي اصبح مرتبطاً بشكل واضح ومؤكد بالانتاج الزراعي لغلات التصدير، وكانت مزارع البن والمطاط ناجحة كما كان يتوقع نجاحاً مماثلاً للكاكاو. ان الافتراض

---

(1) Wickins, op.cit, p.123.

(٢) السوداني، حركة التحرر الوطني في كينيا، محاضرات.

(٣) مقتبس في: البراوي، المصدر السابق، ص ٤١.

بان الزراعة التي يمارسها المستوطنين البيض ستكون ذات دور كبير في اقتصاد محمية اوغندا في المستقبل انعكس في انشاء لجنة التطور عام ١٩٢٠ حيث كان معظم اعضاؤها من المزارعين البيض. واوضح تقرير اللجنة مشاعر المزارعين البيض بعبارات واضحة جداً، فضلا عن ان التقرير كشف ان اوغندا اصبحت اكثر جذباً للاستيطان الاوربي. الامر الذي يفسر لنا ارتفاع عدد الملكيات الكبيرة التابعة للبيض في محمية اوغندا بين عامي ١٩١٨ و ١٩٢٠ الى ٢٢٠ تصل مساحتها الكلية قرابة ١٢٦ الف ايكر[١]، رافقها زيادة اعداد المستوطنين الاوربيين في محمية شرق افريقيا البريطانية الى ٨٢٧٤ مستوطن عام ١٩٢٠[٢].

بعد انتهاء الحرب العالمية الاولى استمرت السياسة البريطانية الرامية الى ابعاد الهنود عن التأثير في مسار الحكم في البلاد من حيث تمثيلهم في السلطات التشريعية والتنفيذية مما قد يهدد مصالح البيض، خاصة وان اعدادهم (الهنود)[٣] اخذت بالتزايد واصبحت اضعاف عدد البيض. فعلى الصعيد السياسي كسب الاوربيون مبدأ التمثيل الانتخابي عندما تم تمثيلهم في مجلس الحرب الذي شكل على نطاق محلي في محمية شرق افريقيا

---

(1) Zwanenberg, op.cit, p.63.

(2) Gregory ,Robert G., Churchill's Administration of East Africa: A Period of Indian Disillusionment , 1906 – 1922 , Journal of Indian History , Vol.44, p.2, 1966, p.405.

(٣) بلغ عدد الهنود في مستعمرة كينيا عام ١٩٢١ (٢٣٠٠٠). انظر:
Zwanenberg, op.cit, p.14.

البريطانية[1]. وفي الثامن من نيسان ١٩١٩ صدر دستور خاص بمحمية شرق افريقيا البريطانية. واستناداً لهذا الدستور سمح لاول مرة في تاريخ الامبراطورية البريطانية للمرأة بالتصويت دون قيود. وبموجب هذا الدستور مثل البيض ١١ عضو منتخب في حين لم يحصل العرب والهنود والافارقة على اي تمثيل. واستناداً الى هذا الدستور ايضا ضم المجلس التشريعي ٣٠ عضو منهم ١٠ اعضاء بحكم المنصب Ex-Officio Members و ٧ اعضاء تعينهم الحكومة و١١ عضو ابيض منتخبين، في حين رفض الهنود ان يكون تمثيلهم في المجلس بعضوين معينين. وفي شباط ١٩٢٠ انتخب البيض ممثليهم في المجلس التشريعي[2]. مهد هذا الدستور الى تحويل محمية شرق افريقيا البريطانية في الثالث من تموز ١٩٢٠ الى مستعمرة تاج باسم مستعمرة كينيا. وكان السبب المباشر وراء تحويل المحمية الى مستعمرة هو تسهيل قرض التنمية Development Loan الذي كان يتم التفاوض عليه ويمكن ضمانه بموجب مرسوم خزين المستعمرات Colonial Stock Act فقط اذا ما اصبحت المحمية مستعمرة[3].

ومما لاشك فيه ان فكرة اقامة مستعمرة بيضاء في قلب افريقيا السوداء قد ولدت من رحم خط سكة الحديد، وعدت، رغم عدم تحقيقها على ارض الواقع، تتويجاً للاستعمار الاقتصادي

---

(1) Kamoche, op.cit, p.24.
(2) AL-Soudani, op.cit, p.13.
(3) Kamoche, op.cit, p.26.

البريطاني الذي نجح في اعلان كينيا مستعمرة تاج، فضلا عن دور خط السكة الحديد في تطور المصالح الامبراطورية البريطانية حينما اصبح العمود الفقري للاقتصاد الافريقي، وجعل من مناطق النفوذ البريطاني في شرق افريقيا جزءاً لايتجزأ من الاقتصاد الامبراطوري البريطاني.

الخاتمة

الخاتمة

توصل الكتاب إلى جملة استنتاجات من أهمها:

- ان توجهات السياسة البريطانية الخارجية واهتمامها بشرقي افريقيا كانت انعكاساً مباشراً للتطورات الاقتصادية والسياسية الداخلية في اوربا بشكل عام وفي بريطانيا على وجه الخصوص.
- مهدت المعلومات التي قدمها المستكشفون الاوربيون حول مناطق شرق افريقيا الداخلية الى تعبيد الطريق امام السياسيين والاداريين البريطانيين وفتحت أمامهم آفاق واسعة للتوجه الاستعماري البريطاني نحو تلك المناطق.
- شارك المبشرون الاوربيون بلعب دور اساسي في تأسيس وولادة المصالح البريطانية في شرق افريقيا، وتمكنوا من استمالة الراي العام البريطاني لمساندة ودعم تلك المصالح التي اصبحت جزء اساسي من المصالح الامبراطورية البريطانية.
- انتهجت السياسة البريطانية لتأسيس مصالحها في شرق افريقيا اساليب عدة، ابرزها التغلغل الاقتصادي وربط القوى المحلية الافريقية بالاقتصاد الامبراطوري البريطاني

لاسيما في سلطنتي زنجبار و ويتو اللتين اصبحتا موطئ القدم الذي انطلقت منه بريطانيا الى الداخل الافريقي.

- تعد الدبلوماسية الاوربية، المتمثلة بانعقاد مؤتمر برلين (١٨٨٤- ١٨٨٥) وما نتج عنه من تقسيم أفريقيا بين الدول الاستعمارية وما تبعه من الاتفاقيات بين بريطانيا والمانيا وايطاليا، مظهراً من مظاهرالتكالب الاستعماري الاوربي على مناطق النفوذ الحيوية في افريقيا بشكل عام وعلى منطقة البحيرات العظمى على وجه الخصوص.
- في الوقت الذي لم يحن فيه الوقت بعد للحكومة البريطانية لادارة مصالحها الاقتصادية والسياسية في شرق افريقيا لاسباب مختلفة، لجأت بريطانيا الى الادارة غير المباشرة لتلك المصالح عبر منح شركة شرق افريقيا البريطانية الامبراطورية امتياز ادارة مناطق النفوذ البريطانية، بدلاً من التخلي عن تلك المناطق الحيوية لصالح قوة اوربية اخرى.
- لم يؤد فشل الشركة البريطانية وانسحابها من مناطق شرق افريقيا الى تخلي الحكومة البريطانية عن اهدافها الاستعمارية، بل دفعها الى اتخاذ القرارات اللازمة لتأمين مصالحها، وتمثلت تلك القرارات باعلان الحماية البريطانية على زنجبار، شرق افريقيا البريطانية واوغندا، فضلاً عن تكليف وزارة الخارجية البريطانية بالاشراف المباشر على تنفيذ مشروع السكة الحديد.
- لم يكن مشروع سكة الحديد بمعزل عن الاهداف

الاساسية للتوجه الاستعماري لرجال السياسة والاعمال البريطانيين في شرق افريقيا، بل كان مشروع الخط يمثل قاسماً مشتركاً وهدفاً اساسياً لمخططي السياسة البريطانية الاستعمارية خلال العصر الفكتوري.

- شكل بناء خط سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا تحدياً للسياسة الخارجية بين الحزبين الرئيسين في بريطانيا (المحافظين والاحرار)، لما يمثله الخط من ركيزة اساسية لتأمين المصالح البريطانية الامبراطورية.
- ادى مد سكة الحديد الى شعور القبائل الافريقية بالظلم من جراء مصادرة اراضيها لصالح الخط، وسرعان ما ظهرت بينهم بوادر للمقاومة الجنينية ضد النفوذ البريطاني غلب عليها الطابع القبلي.
- لم يساعد مشروع مد سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا في ولادة ايدي عاملة افريقية ماهرة، وذلك بسبب اعتماد الحكومة البريطانية بشكل اساس على الايدي العاملة من الهند من جهة وعدم كفاءة وقدرة الايدي العاملة المحلية من جهة ثانية.
- ادت سكة الحديد وما رافقها من تطورات الى ظهور مقومات التحول في المجتمعات الافريقية البدائية من خلال تغيير البنية الاقتصادية والاجتماعية في المحميتين البريطانيتين. فقد ساهم الاستيطان الاوربي في منطقة المرتفعات، وانتشار الجالية الاسيوية في محمية اوغندا فضلاً

عن ولادة مدن وموانئ جديدة، في بروز نمط النشاط الاقتصادي القائم على اقتصاد السوق، وتغلغل بعض المظاهر الحضارية الاوربية والاسيوية الى المجتمع الافريقي.

- على الرغم من تعرض المصالح البريطانية في شرق افريقيا الى مخاطر العمليات العسكرية الالمانية خلال الحرب العالمية الاولى، الا ان بريطانيا تمكنت من مواجهة تلك المخاطر، ونجحت في تعبئة السكان المحليين لادامة المجهود الحربي. كما ادت هزيمة المانيا في الحرب الى تعزيز الوجود البريطاني في شرق افريقيا لاسيما منطقة البحيرات العظمى ومصر.

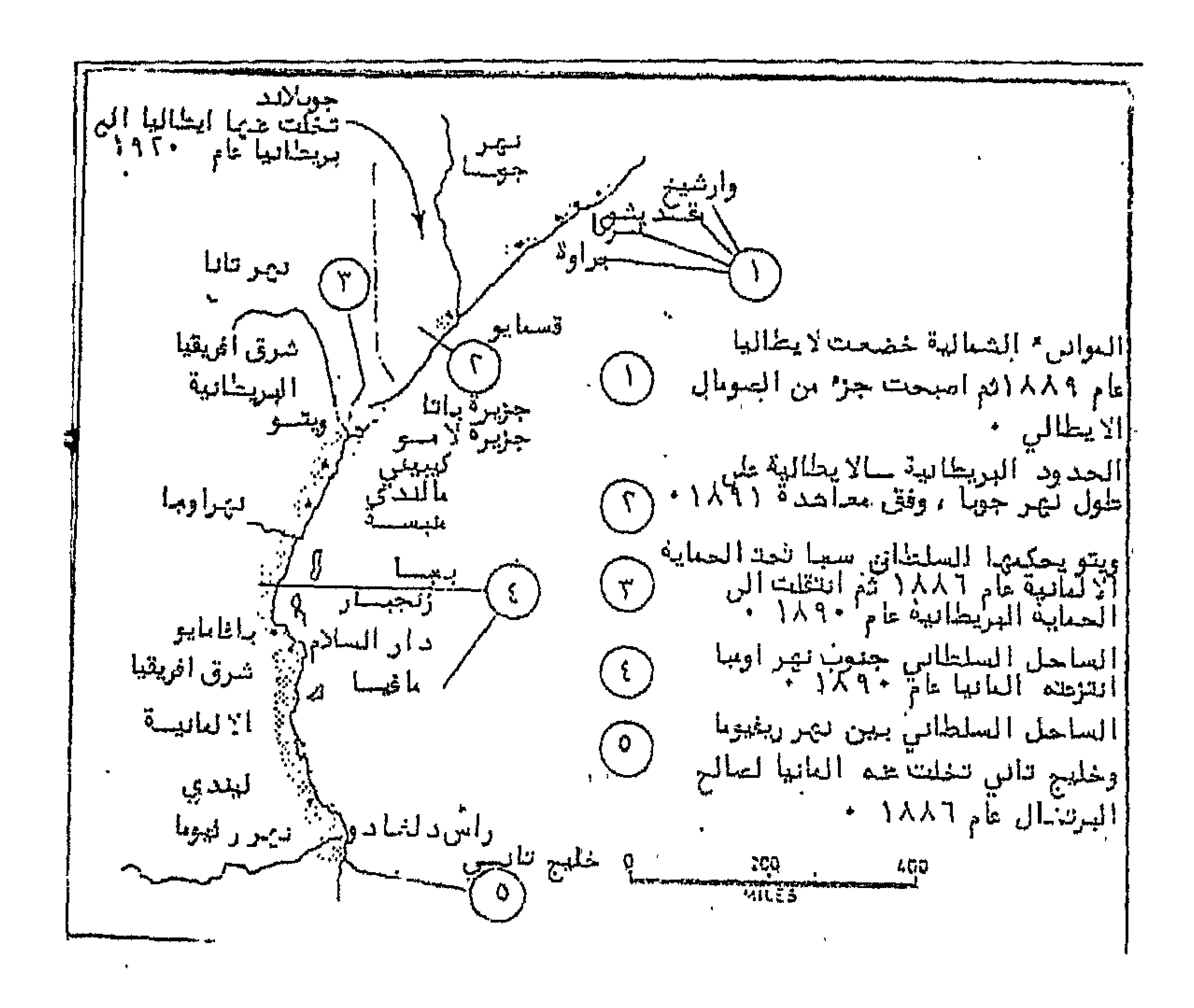
- فتح خط السكة الحديد مناطق شرق افريقيا امام التجارة البينية من جهة، وربط منطقة البحيرات العظمى بالساحل الشرقي وبقية انحاء العالم من جهة ثانية، فضلاً عن فتح اسواق جديدة في شرق افريقيا وربطها ببقية اجزاء الامبراطورية البريطانية.

- دفعت الحاجة البريطانية الى تطوير وزراعة غلات تصديرية في المناطق التي اخترقها خط السكة الحديد الى توفير فرص عمل امام السكان المحليين، ناهيك عن تراجع تجارة العبيد لتحل محلها فعاليات اقتصادية جديدة تقوم على اساس الاتجار بالسلع عوضاً عن الاتجار بالبشر.

الملاحق

ملحق رقم [١]

خارطة توضح تقسيم مناطق النفوذ بين بريطانيا والمانيا وايطاليا للسنوات (١٨٨٦- ١٨٩٠)[1] :



(١) طنش، زنجبار والسياسة البريطانية، ملحق ٣ خارطة رقم ٢.

ملحق رقم [٢]

قائمة باسماء المندوبين والحكام البريطانيين في محميتي اوغندا وشرق افريقيا البريطانية لغاية ١٩٢٠:

الاسم	مدة توليه المنصب
أولاً / محمية اوغندا[1] :	
الاسم	مدة توليه المنصب
١- السير هنري كولفل	٢٧ آب ١٨٩٤- مايس ١٨٩٥
٢- ارنست بيركلي	مايس ١٨٩٥- كانون الاول ١٨٩٩
٣- السير هاري جونستون	كانون الاول ١٨٩٩ — ١٩٠١
٤- السير جيمس هيز سادلر	١٩٠٢- ١٩٠٥
٥- السير هسكث بيل	١٩٠٥- ١٩٠٧
٦- النقيب اج . اي . اس . كوردوكس	١٩٠٧- ١٩١١
٧- السير فردريك جاكسون	١٩١١- ١٩١٧
٨- السير روبرت كروندن	١٩٠٧- ١٩٢٢
ثانياً / محمية شرق افريقيا البريطانية (كينيا)[2] :	
الاسم	مدة توليه المنصب
١- آرثر هنري هاردنغ	١ تموز ١٨٩٥ — تشرين الاول ١٩٠٠
٢- السير جارلس اليوت	٣٠ كانون الاول ١٩٠٠- ٢٠ مايس ١٩٠٤
٣- السير دونالد وليم ستيوارت	١ آب ١٩٠٤- ١ تشرين الاول ١٩٠٥

---

(1) Ingham, op.cit, p.280.
(2) AL-Soudani, op.cit, p.584.

٤-	السير جيمس هيز سادلر	١٣ كانون الاول ١٩٠٥-	تشرين الثاني ١٩٠٦
٥-	- - - - - - - - - - - - - - -		تشرين الثاني
٦-	السير ادورد بيرسي جيرارد	١٦ ايلول ١٩٠٩-	تموز ١٩١٢
٧-	السير هنري كونوي بلفيلد	٣ تشرين الاول ١٩١٢-	١٩١٧
٨-	السير ادورد نورثي	٣١ كانون الثاني ١٩١٩ -	تموز ١٩٢٠

ملحق رقم [٣]

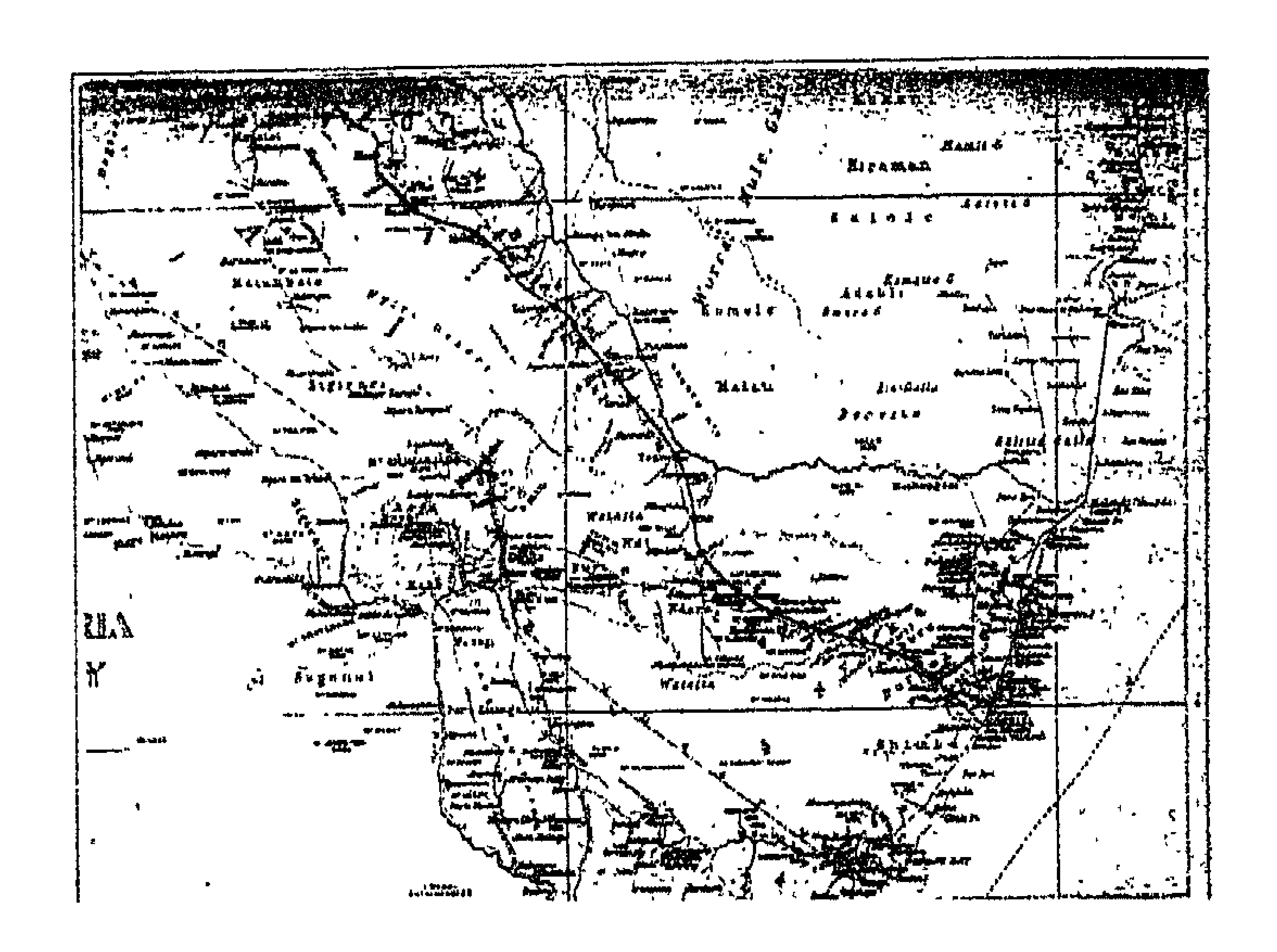
جدول يوضح مراحل بناء الخط بحسب الاشهر والسنوات وعدد الاميال المنجزة من الميل الاول وحتى ميناء كيسومو على بحيرة فكتوريا[1].

التاريخ	عدد الاميال المنجزة
٣٠ حزيران ١٨٩٦	٢
٣١ كانون الاول ١٨٩٦	٢٣
٣٠ حزيران ١٨٩٧	٦٤
٣١ كانون الاول ١٨٩٧	١٢١
٣٠ حزيران ١٨٩٨	١٧٢
٣١ كانون الاول ١٨٩٨	٢٥٥
٣٠ حزيران ١٨٩٩	٣٣٣
٣٠ ايلول ١٨٩٩	٣٦٢
٣٠ حزيران ١٩٠٠	٣٨٤
٣١ كانون الاول ١٩٠٠	٤٧٣
تشرين الثاني ١٩٠١	٥٨٢
كانون الاول ١٩٠١	٥٨٤

(1) N.A, F.O: 403/317, Construction of Uganda Railway Part VI. Minutes of the 149th Meeting of the Uganda Railway Committee, May 16, 1900.Inclosure in No. 69.

ملحق رقم [٤][١]

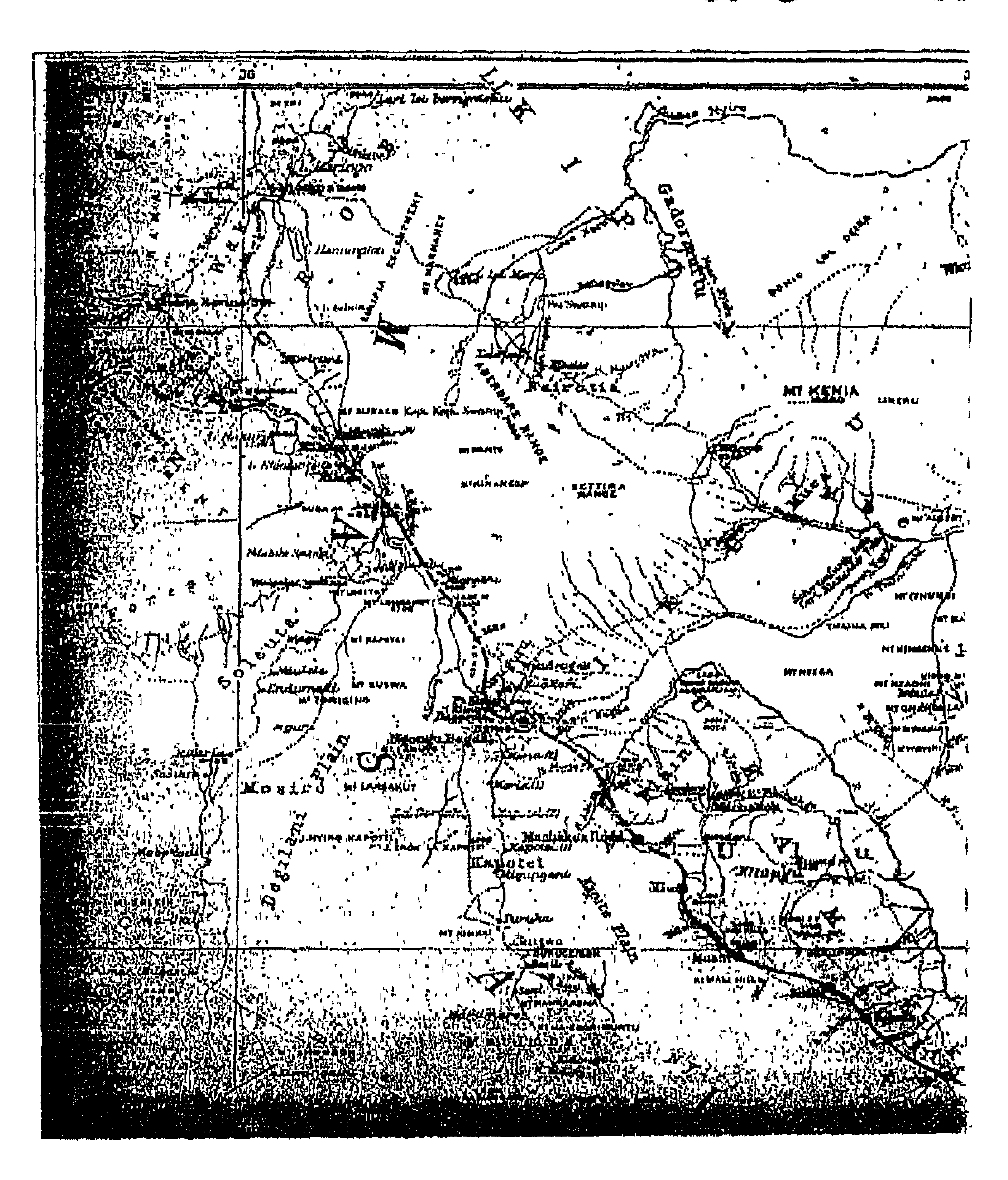
خارطة رقم (١) توضح مسار الخط من مومباسا حتى محطة كيو عند الميل ٢٦٠.



(1) N.A, F.O: Africa. No.6 (1899), Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1898-99, pp.20-24.

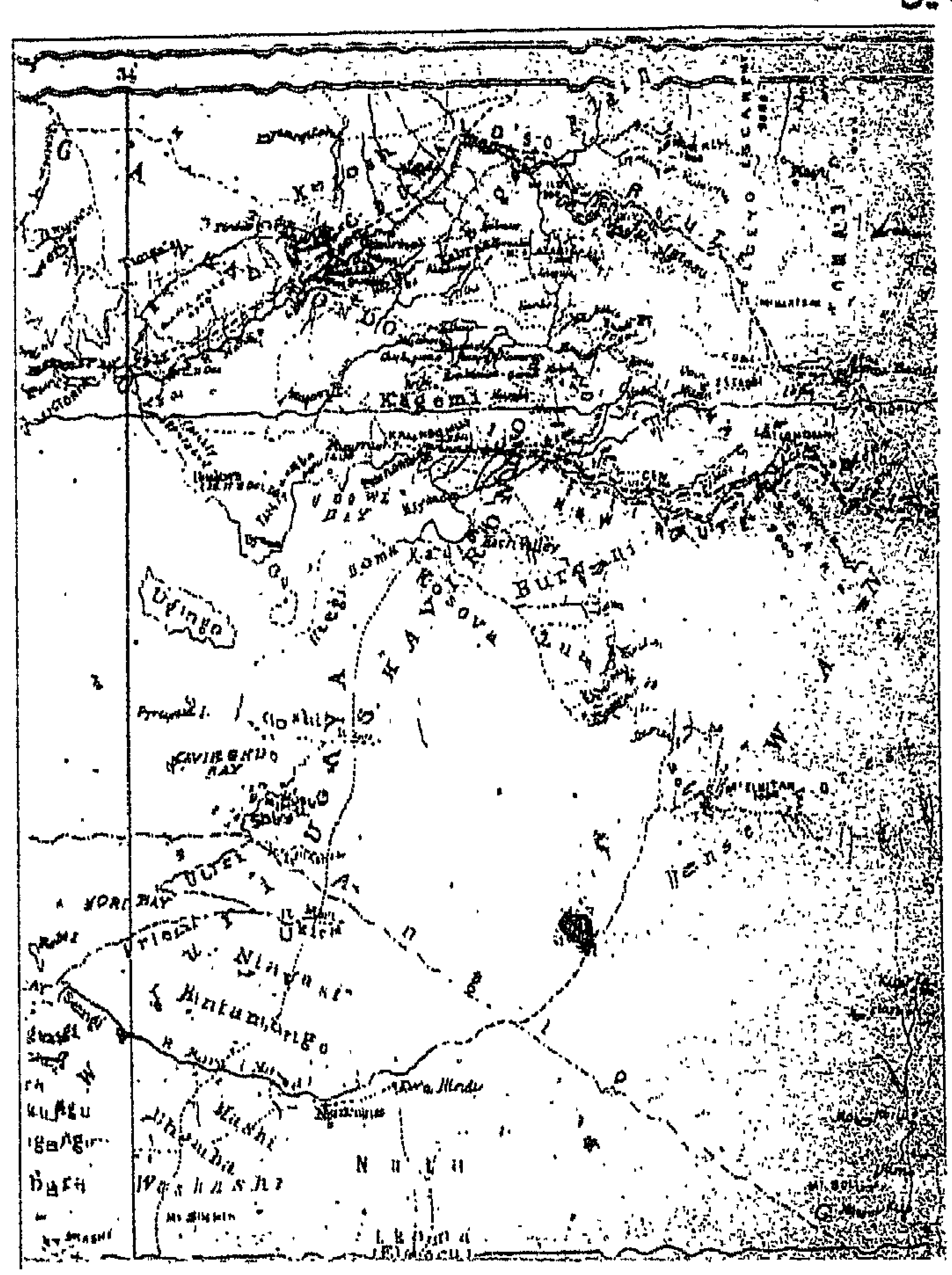
ملحق رقم [٤]

خارطة رقم (٢) توضح مسار الخط من محطة كيبويزي عند الميل ٢٠٠ حتى الميل ٥٥٨.



ملحق رقم [٤]

خارطة رقم (٣) توضح مسار الخط حتى ميناء كيسومو عند الميل ٥٨٤.



ملحق رقم [٥]

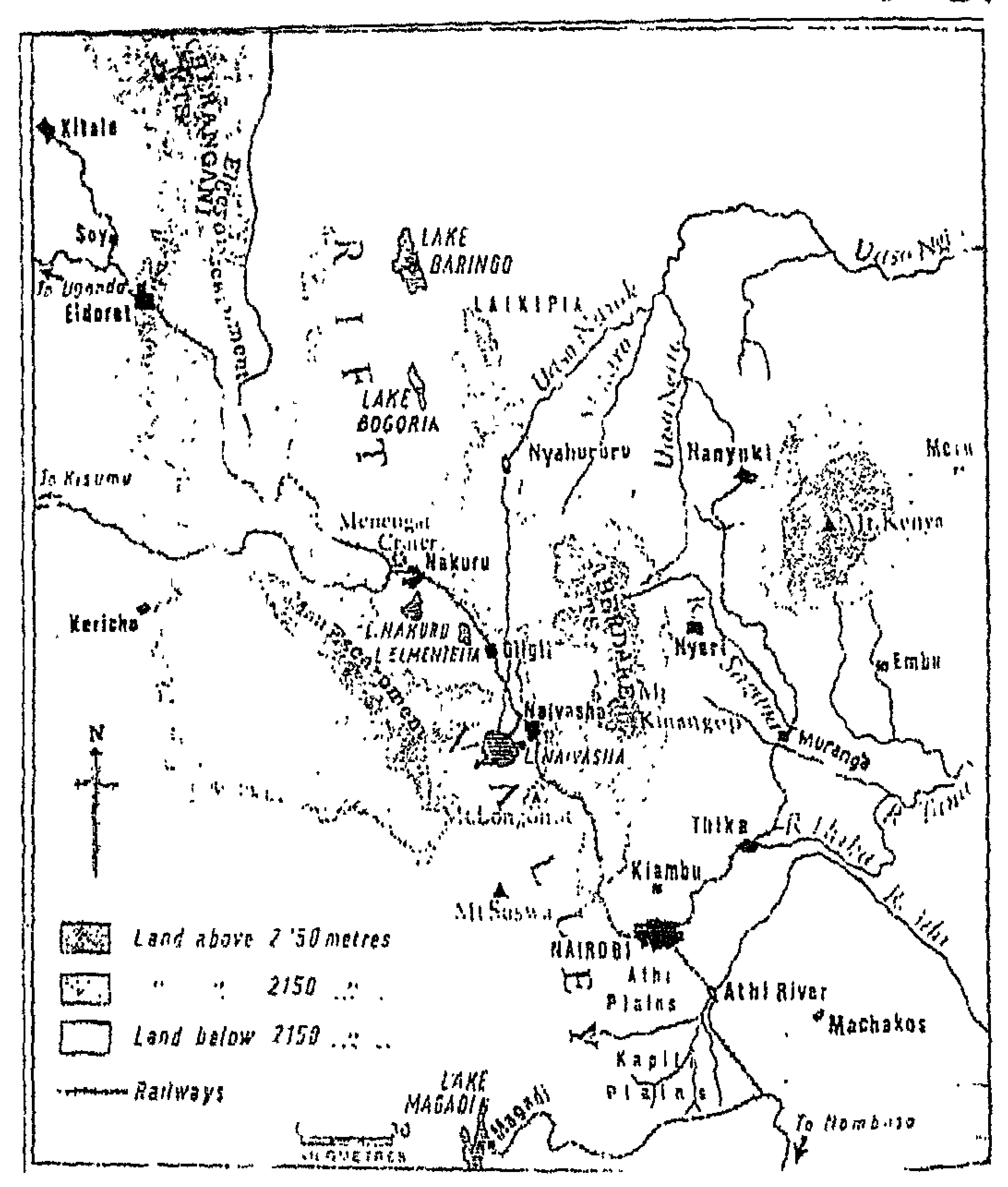
جدول يبين عدد العمال المستخدمين في مشروع بناء سكة الحديد حسب السنوات[١].

السنة	عدد العمال
١٨٩٦	٢٩٧
١٨٩٧	٤٥٨
١٨٩٦	٥٥١٢
١٨٩٧	٨٧٢٠
١٨٩٦	٢٢٤٨
١٨٩٦	٥٩٨١
١٨٩٦	٥٦٩

(1) Whitehouse, op.cit, p.2.

ملحق رقم [٦]

خارطة توضح موقع منطقة المرتفعات في محمية شرق افريقيا البريطانية[1].

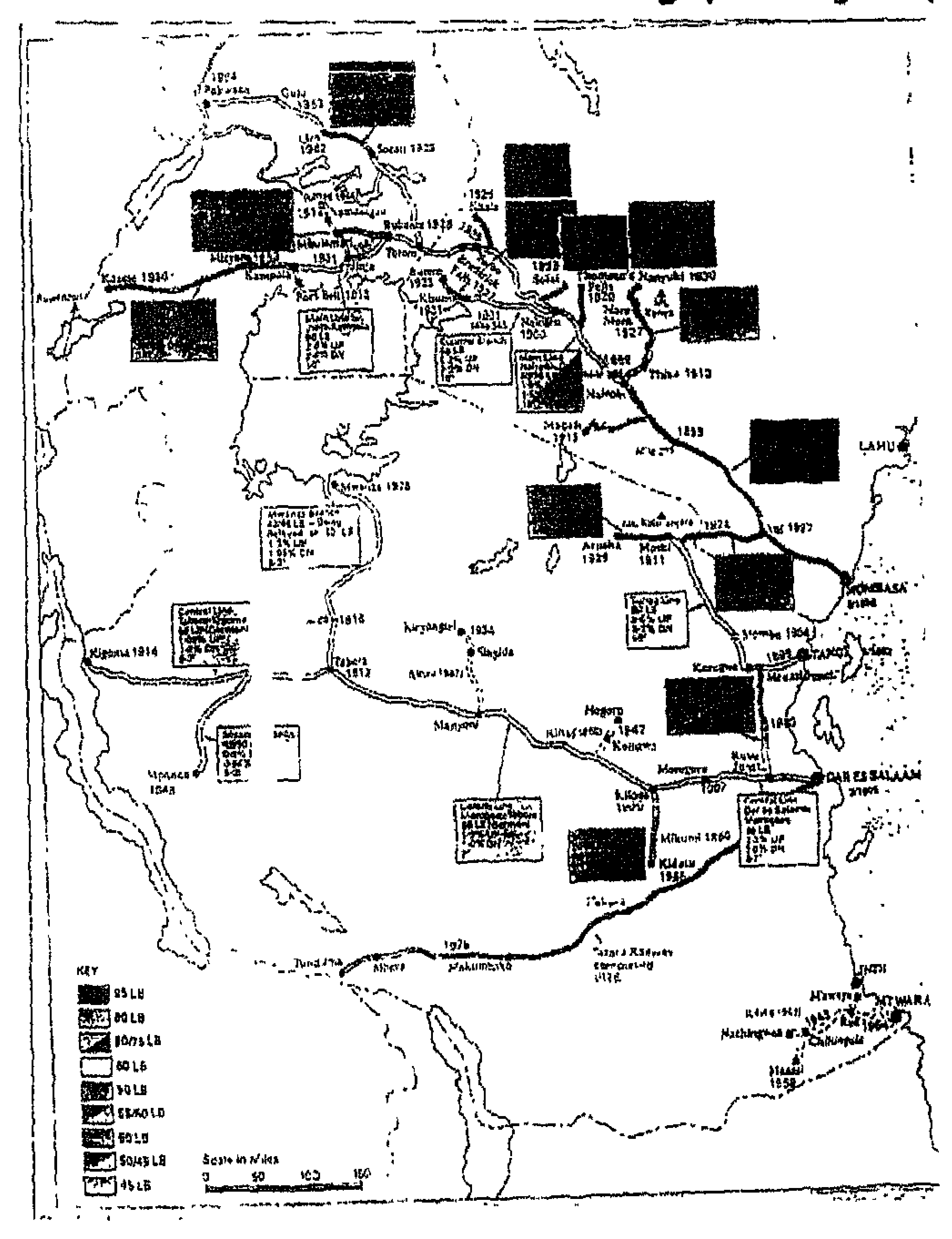


---

(1) Hornby, op.cit, p.226.

ملحق رقم (٧):

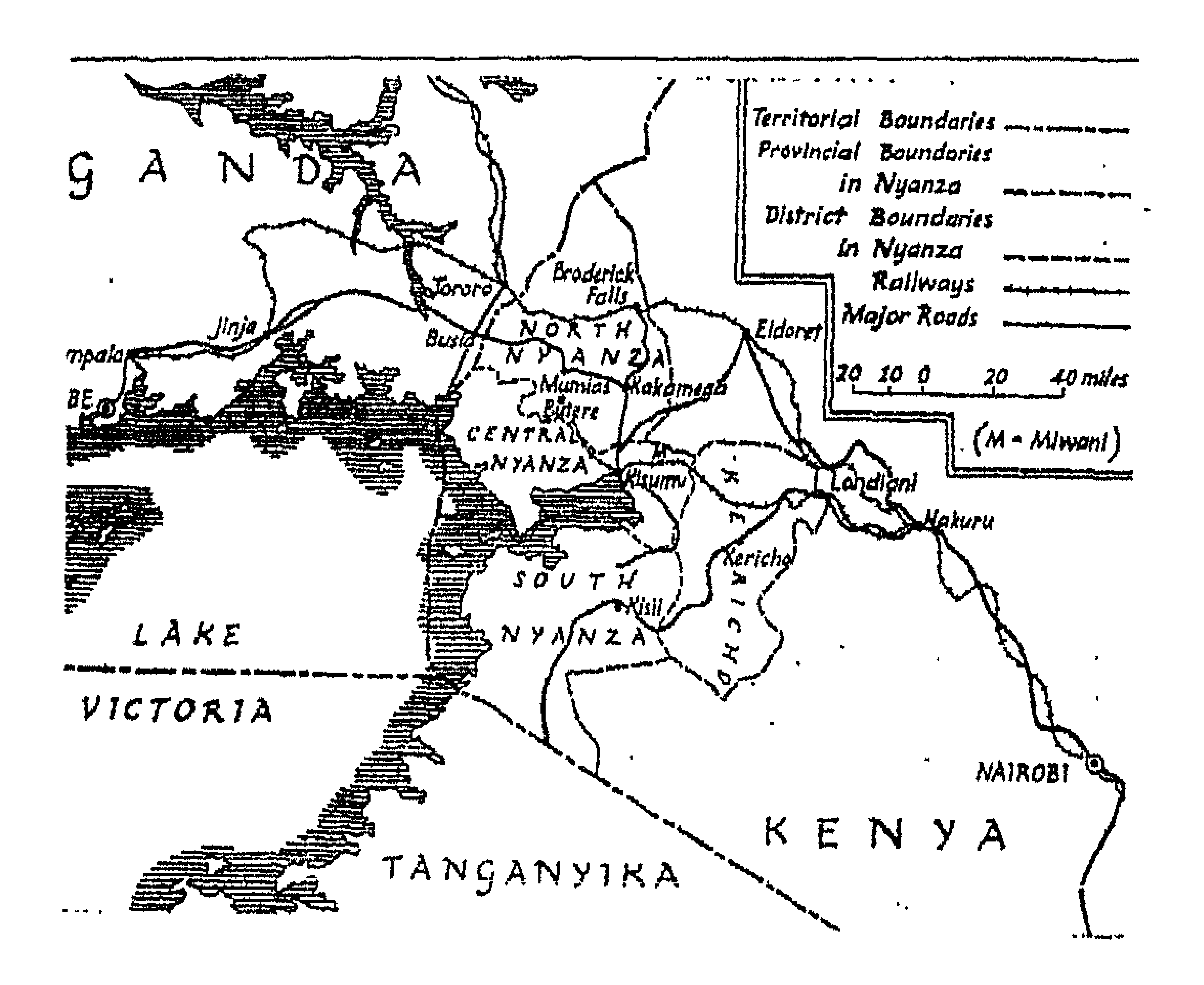
خارطة توضح بناء الخط الرئيس والخطوط الفرعية الاخرى حسب سنوات الانجاز(١).



(1) Amin, op.cit, p.17.

ملحق رقم[٨]

خارطة توضح موقع مقاطعة نيانزا في محمية شرق افريقيا البريطانية[١].



(1) Fearn, op.cit, p.13.

ملحق رقم [9]

جــدول يــبين قــيم الصــادرات والــواردات التجاريــة بالبــاون الاسترليني في محميتي شرق افريقيا البريطانية واوغندا بين ١٩٠٢ و١٩٢٠[1].

السنة	الواردات	الصادرات
١٨٩٦	١٧٦٩٣٠	٧٣٧٦٠
١٨٩٧	٢٦١٧٠٠	٧٨١٣٠
١٨٩٨	٢٩٧٦٥٠	٧٢٦٢٠
١٨٩٩	٤٧٢٣٧٠	٧١١٤٠
١٩٠٠	٤٤٦٦١٠	١٢١٦٨٠
١٩٠١	٤٥٠٠٠٠	٧١٣٣٠
١٩٠٢	٤٢١٢٦٠	٩٦٣٦٠
١٩٠٣	٤٤٣٠٣٠	١٣٤٥٣٠
١٩٠٤	٤٣٦٩٥٠	١٣٤١٦٠
١٩٠٥	٥١٨١٤٠	٢١٤٥٨٠
١٩٠٦	٦٧٢٣٦٠	٣١٦١٤٠

(1) Weinthal, op.cit, Vol.4, p.150.

١٩٠٧	٧٥٣٦٥٠	٤١٩٢١٠
١٩٠٨	٧٩٩٧٢٠	٤٩٤٧١٠
١٩٠٩	٧٩٧١٦٠	٤٠٩٩٩٠
١٩١٠	٧٧٥٢٤٠	٥٩٠٠٦٠
١٩١١	٩٩٧٩٨٠	٩٦٢٩١٠
١٩١٢	١٢٤٧٢٦٠	١٠١٦٩٠٠
١٩١٣	١٨٠٨٣٤٠	١٢٠٣٢٠٠
١٩١٤	٢١٤٧٩٤٠	١٤٨٢٨٧٠
١٩١٥	١٤٦٩٢١٠	١٠٠٤٧٩٠
١٩١٦	١٧٠٨٣٣٠	١١١١٤٢٠
١٩١٧	٣٠٢٤١٢٠	١٦١٣٨٥٠
١٩١٨	٢٨٠٩٦٨٠	١٧٤١٩٤٠
١٩١٩	٣٣٩٧٨١٠	٢٤٩٨٥٧٠
١٩٢٠	٣١١٩٥٣٠	٣٥٦٣٧٢٠

المصادر والمراجع

أولاً : المصادر باللغة الانكليزية :

أ . الوثائق غير المنشورة:

- N.A, F.O: Africa.No.2 (1892).
- N.A, F.O: Africa. No.4 (1892).
- N.A, F.O: Uganda Railway, C- 8049.
- N.A, F.O: Parliamentary Papers, (Bill 305), Uganda Railway, 1896.
- N.A, F.O: Africa. No.4 (1897), Report on the Progress of the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway, 1896-97.
- N.A, F.O: Africa. No.8 (1898), Report on the Progress of the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway, 1897-98.
- N.A, F.O: Africa. No.6 (1899), Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1898-99.
- N.A, F.O: Africa. No. 5 (1899). Report on the Uganda Railway by Sir Guilford Molesworth, K.C.I.E., March 28, 1899.
- N.A, F.O: Africa N.7. 1900, Report by the Mombasa-Victoria (Uganda) Railway Committee on the Progress of the Works, 1899-1900.
- N.A, F.O: 403/224: Minutes of the Uganda Railway Committee.
- N.A, F.O:

403/258:=========================.
- N.A, F.O: 403/277:
==========================.
- N.A, F.O: 403/291:
==========================.
- N.A, F.O: 403/307:
==========================.
- N.A, F.O: 403/317:
==========================.
- N.A, F.O: 403/329:
==========================.
- N.A, F.O: 403/339:
==========================.
- N.A, C.O: 848/17, No. A.8/119/212, Uganda Railway Administration.
- N.A, C.O: 848/17, No. D.16/34a/458,===========.
- N.A, C.O: 848/17, No. D.16/34a/76,===========.
- N.A, C.O: 848/17, No. D.16/34a/155,===========.
- N.A, C.O: 848/17, No. D.16/34a/230,===========.
- N.A, C.O: 848/17, No. 29, ==========================.

ب. الوثائق المنشورة:

- Hurwitz , J. C, Diplomacy in the near and Middle East a Documentary Record 1535-1914, vol.1, 3Ed, New York, octagon books, 1972.

ت. الموسوعات:

- African Encyclopedia, London, Oxford University

Press, 1974.
- Cannon, John, (Ed), the Oxford Companion to British History, Great Britain, Oxford University Press, 2002.
- Collins Concise Encyclopedia, London, Peerage Books, 1985.
- The Columbia Encyclopedia, New York, Columbia university press, 1959.
- The Dictionary of National Biography, From the Earliest Times to 1900, London, Oxford University Press, 1917.
- Everyman's Encyclopedia, London, J.M.Dent &Sons Ltd, 1978.
- The New Encyclopedia Britannica, 15th Ed, London, Helen Hemingway Benton, 1974.

ث. الاطروحات باللغة الانكليزية :

- Al-Soudani, S.H, The Nationalist Movement in Kenya in the 1950s and the Mau Mau Movement, Ph.D. Thesis submitted to the Dept. of History, Faculty of Arts, University of Exeter, England,U.K., 1988.

ج. الاطروحات والرسائل الجامعية باللغة العربية :

- البدري، سهيلة شندي عوان، وليم غلادستون والقضية الايرلندية ١٨٦٨- ١٨٩٤، اطروحة دكتوراه غير منشورة، جامعة بغداد، كلية الاداب، ٢٠٠٥.
- الخيقاني، حيدر صبري شاكر، الملكة فكتوريا واثرها في السياسة البريطانية (١٨٣٧- ١٩٠١)، اطروحة دكتوراه

غير منشورة، كلية الاداب، جامعة بغداد، ٢٠٠٩.

- طنش، أحمد محمد، تنجانيقا والسياسة البريطانية في عهد الانتداب ١٩١٩- ١٩٤٥، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية، جامعة القادسية، ٢٠٠٤.
- ==========، زنجبار والسياسة البريطانية ١٩١٤- ١٩٣٩، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة القادسية، ٢٠٠٠.
- العجيلي، غانم محمد رميض، أثر السياسة البريطانية في الدور العربي في شرق افريقيا ١٨٠٦- ١٨٦٢، اطروحة دكتوراه غير منشورة، معهد الدراسات القومية والاشتراكية، الجامعة المستنصرية، ١٩٩٢.
- القريشي، محمد يوسف ابراهيم، ونستون تشرشل ودوره في السياسة البريطانية حتى عام ١٩٤٥، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، ٢٠٠٥.

ح. محاضرات غير منشورة:

- السوداني، صادق حسن، حركة التحرر الوطني في كينيا، محاضرات القيت على طلبة الدراسات العليا (ماجستير حديث) قسم التاريخ، كلية الاداب – جامعة بغداد، للسنة التحضيرية ١٩٩٦- ١٩٩٧.

خ. المصادر:

- Amin, Mohamed and others, Railway across the Equator " The Story of the East African Line", 1ed, London, the Bodley Head Ltd, 1986.
- Bartlett, Vernon, Struggle for Africa, 1ed, New York, Frederick A. Praeger, 1953.
- Bennett, George, Kenya a Political History "The Colonial Period", London, Oxford University Press, 1963.
- Bennett, Norman R., Africa and Europe "from Roman Times to National Independence" 2Ed, New York, Africana Publishing Co.1984.
- Chamberlain, M.E, The Scramble for Africa, 1.Ed, London, Longman group limited, 1974.
- Churchill, Randolph's. , Winston S. Churchill 1901-1914 Companion, 1ed, Vol.2, part 2 (1907-1911), London, Butler & Tanner Ltd., 1969.
- Copland, Sir, Reginald, Exploitation of East Africa 1856-1890, Faber and Faber, London, 1939.
- Eliot, Sir Charles, the East Africa Protectorate, 3ed, London, Frank Cass & CO. Ltd.1966.
- Fearn ,Hugh, An African Economy A study of the Economic development of the Nyanza Province of Kenya 1903- 1953 , London, Oxford University Press ,1961.
- Grenville, Freeman, Chronology of African History, 1ed, London, Oxford University Press, 1973.
- Hearder, Harry, Europe in the Nineteenth Century1830-1880, 2ed, London, Longman Group Ltd, 1988.
- Hornby, W. F., and, Peter Newton, Africa: Book7, 2Ed, Great Britain, University Tutorial Press Ltd, 1978.

- Huxley, Elizabeth, White Man's Country, Lord Delamer and the making of Kenya Vol.1, 1870-1914, London, 1935.
- Hynes, William G, The Economics of Empire: Britain, Africa and The new Imperialism 1870-1895, 1Ed, London, Longman Group Limited, 1979.
- Ingham, Kenneth, the Making of Modern Uganda, 1ed, London, Ruskin House, 1958.
- Johnston, Sir Harry, A History of Colonization of Africa By alien Races, 1ed, London, Cambridge university press, 1899.
- Kamoche , Jidlaph G., Imperial Trusteeship and Political Evolution in Kenya 1923-1963, A study of the Official Views and the Road to Decolonization , U.S.A., University Press of America. Inc., 1981.
- Littlefield, Henry, History of Europe since 1815, 9ed, U.S.A, Barnes & Noble Inc, 1972.
- Marlowe, John, Mission to Khartoum The Apotheosen of General Gordon, Victor Gllancez ltd, London, 1969.
- Marsh, Zoë, and G.W. Kingsnorth, Introduction to the East Africa, England, Cambridge at the University Press, 1966.
- Munro , J. Forbes ,Colonial Rule and The Kamba Social Change in The Kenya Highlands 1889-1939, London , Oxford University Press,1975.
- ------------------, Maritime Enterprise and Empire "Sir William Mackinnon and His Business Network 1823-1893" New York, Boydell Press, 2003.
- Oliver, Roland, the Missionary Factor in East Africa, 1ed, London, Longman Creen, 1952.

- Oliver, Ronald, and G. N. Sanderson, The Cambridge History of Africa from 1870 to 1905,1Ed, Vol.6, London, Cambridge University Press, 1985.
- Perham, Margery. (Ed), the Diaries of Lord Lugard, Vol.1, 11,111, Evanston, Northwestern University Press, 1959.
- Roberts, J.M, Europe1880-1945, 4ed, London, Longman Group Limited, 1974.
- Roberts, J.M, The Short Oxford History of The World, 2Ed, New York, oxford university Press , 1996.
- Robinson, Ronald and others, Africa and the Victorians, 1Ed, London, Macmillan Press Ltd, 1961.
- Sagay, J.O, D.a.Wilson, Africa a Modern History "1800-1975", 1ed, New York, Africana Publishing Company, 1980.
- Sanderson, Alan, The Wheel of Empire A study of the Imperial Idea in some late nineteenth and early twentieth century fiction, New York, St.Martins Press, 1967.
- Sanderson, Edgar, Africa in the Nineteenth Century, 1ed, New York, Negro universities press, 1969.
- Shillington, Kevin, History of Africa, 1ed, London, Macmillan Press, 1989.
- Simpson, Donald, Dark Companions "The African contribution to the European exploration of East Africa", 1Ed, London, Latimer Trend &Company Ltd, 1975.
- Thomson, David, England in the Nineteenth Century 1815-1914, 1ed , U.S.A, penguin books, 1950.

- Tignor , Robert L.,The Colonial Transformation of Kenya " The Kamba , Kikuyu, And Maasai from 1900 to 1939" , New Jersey ,Princeton University Press,1976.
- Unomah, A. C, (Ed) East Africa: The Expansion of Commerce, in: The Cambridge History of Africa, vol.5, 1976.
- Varma. s.n, and others, Tanganyika a background study, 1ed, New Delhi, Crescent printing works, 1961.
- Weinthal, Leo, (Ed)The Story of Cape to Cairo Railway and River Route 1887-1923, Vol.1, Luton ,Gibbs, Bamforth & Co., 1923.
- Wickins, Peter Lionel, Africa 1880 – 1980 an Economic History, Cape Town, Oxford University Press, 1986.
- Zwanenberg, Van, R. M. A. and Anne King, an Economic History of Kenya and Uganda 1800 – 1970, 1Ed, UK, the Macmillan Press, 1975.

د. البحوث:

- Cornevin, Robert, (Ed), Missionary and Humanitarian Aspects, in: Colonialism in Africa 1870-1960, vol.1, London, Cambridge University Press, 1969.
- ----------, (Ed), The Germans in Africa before 1918, in: Colonialism in Africa 1870-1960, vol.1, London, Cambridge University Press, 1969.
- Felling, C. L., (Ed), Kenya Colony and Uganda Railway Progress, 1921-1924, in: The Story of the Cape to Cairo Railway and River Route 1887-1922, Vol.4, Luton, Gibbs, Bamforth & Co, 1923.
- Gregory ,Robert G., Churchill's Administration of East Africa : A Period of Indian Disillusionment

, 1906 – 1922 , Journal of Indian History , Vol.44, p.2, 1966.
- Hallett, Robin, (Ed) Changing European attitudes to Africa, in: The Cambridge History of Africa, vol.5, 1ed, London, Cambridge university press, 1976.
- Hobley, C. W,(Ed) The Romance of the foundation of Uganda and Kenya Colony in: The story of Cape to Cairo Railway and River Route 1887-1922, vol.1, Luton ,Gibbs, Bamforth & Co, 1923.
- Hoyle, W. E. , Early Days in Kampala , Uganda Journal , Vol.21, p.1, 1957.
- Jamal, Vali, Asians in Uganda, 1880- 1972: Inequality and Expulsion, Economic History Review, p.2, Vol.29, 1976.
- Kabwegyere, Tarsis, the Asian Question in Uganda, East Africa Journal, Vol.5, 1972.
- Luthy , Herbert, India and East Africa: Imperial Partnership at the end the First World War, Journal of Contemporary History,Vol.6,Part,2 ,1971.
- Mangat, J. S., Was Allidina Visram a Robber Baron or A Skilful and benevolent commercial poneer? , East Africa Journal, Vol.Feb, 1968.
- Mwamba, Zuberi I., the Colonial Legacy: Uganda and the Asian Expulsion, Black World Journal, Vol.3, 1973.
- PTR, Who are the Dispossessed of Uganda, Economic and Political Weekly, Vol.9, 1972.
- Rai, Kauleshwar, British Policy towards Indians in Kenya (1903- 1925), Journal of Indians History, Golden Jubilee Volume, 1973.
- Rogers, J.D, (Ed) Modern Exploration Asia. Africa, in: The Cambridge Modern History,

Vol.XII, London, Cambridge at the university press, 1934.

- Scherffius, W. H. ,(Ed) The Growth of the Cotton growing Industry in Uganda, In: The Story of the Cape to Cairo Railway and River Route 1887-1922, Vol.4, Luton, Gibbs, Bamforth & Co, 1923.
- Soff, Harvey G., Indian Influence on Kenya's Province 1900-1925 , Journal of Indians History , Vol.46,part.3,1968.
- Whitehouse, G. C, the Building of the Kenya and Uganda Railway, Uganda Journal, Vol.12, P.1, 1984.

ذ. الصحف:

- The London Gazette, No. 25854. p. 5017, Friday, September 7, 1888.

ثانياً - المراجع باللغة العربية:

أ. الكتب المترجمة:

- تايلر، اي.جي. بي، الصراع على السيادة في اوربا ١٨٤٨-١٩١٨، ترجمة : كاظم هاشم نعمة ويوئيل يوسف عزيز، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، جامعة الموصل، ١٩٨٠.
- جنتر، جون، داخل افريقيا، ج٢، ترجمة : حسن خليفة، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، لا. ت.
- زيريو، جوزيف. كي، تاريخ افريقيا السوداء، القسم الثاني، ترجمة : يوسف شلبي الشام، سوريا، منشورات وزارة الثقافة، ١٩٩٤.

- فشر، ه.أ.ل، تأريخ أوربا في العصر الحديث ١٧٨٩- ١٩٥٠، ط ٦، تعريب : أحمد نجيب هاشم و وديع الضبع، القاهرة، دار المعارف بمصر، ١٩٧٢.
- كانيكي، م. ه. ي، تاريخ افريقيا العام (افريقيا في ظل السيطرة الاستعمارية ١٨٨٠- ١٩٣٥)،ج٧، ط٢، اللجنة العلمية الدولية لتحرير تاريخ افريقيا العام – اليونسكو منظمة الامم المتحدة، لبنان، حسيب درغام واخوانه، ١٩٩٧.
- كريتيان، جان بيار، افريقيا البحيرات الكبرى الفا عام من التاريخ، ترجمة: سمير السيد، ط١، مصراته، الدار الجماهيرية للنشر والاعلان، ٢٠٠٠.
- ل.ه. غان و ب. دويغنان، المستوطنون البيض في افريقيا الاستوائية، ترجمة : لجنة الترجمة في المكتب التجاري، لا. م، لا. ت.
- هولنجزوورث، ل. و، زنجبار (١٨٩٠- ١٩١٣)، ترجمة حسن حبشي، ط١، القاهرة، دار المعارف، ١٩٦٨.
- ويسلنغ، هنري، تقسيم افريقيا ١٨٨٠- ١٩١٤ احداث مؤتمر برلين وتوابعه السياسية، ترجمة : ريما اسماعيل، ط١، مصراته، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان، ٢٠٠٠.

ب. الكتب العربية:

- اسحاق، محمد عبد العزيز، نهضة افريقية، القاهرة، الهيئة

المصرية العامة للتأليف والنشر، ١٩٧١.
- البراوي، راشد، مستقبل كينيا واتحاد افريقية الشرقية، القاهرة، مكتبة النهضة المصرية، ١٩٦١.
- البطريق، عبد الحميد، التيارات السياسية المعاصرة ١٨١٥ - ١٩٦٠، ط١، بيروت، دار النهضة العربية، ١٩٧٤.
- التكريتي، هاشم صالح، الاستعمار اشكاله، تطوراته، اساليبه، ط١، بغداد، دار الشؤون الثقافية العامة، ١٩٨٩.
- الجمل، شوقي عطاالله، تاريخ كشف افريقيا واستعمارها، القاهرة، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٧١.
- حراز، السيد رجب، بريطانيا وشرق افريقية من الاستعمار الى الاستقلال، القاهرة، معهد البحوث والدراسات العربية، ١٩٧١.
- رياض، زاهر، كشف افريقيا، ط١، القاهرة، دار المعرفة، ١٩٦١.
- - - - - - - - - - - - ، استعمار افريقيا، القاهرة، الدار القومية للطباعة والنشر، ١٩٦٥.
- الشيخ، رأفت غنيم، افريقيا في التاريخ المعاصر، القاهرة، دارالثقافة للطباعة والنشر، ١٩٨٢.
- طوسون، عمر، تاريخ مديرية خط الاستواء المصرية من فتحها الى ضياعها ١٨٦٩- ١٨٨٩، ج٣، الاسكندرية، مطبعة العدل، ١٩٣٧.
- عبده، علي ابراهيم، المنافسة الدولية في اعالي النيل

١٨٨٠- ١٩٠٦، ط١، القاهرة، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٥٨.

- كنعان، بشاره، العالم الانكليزي، ج١، القاهرة، مطبعة هندية، لا. ت.
- ميخائيل، نزيه نصيف، النظم السياسية في افريقيا تطورها واتجاهاتها نحو الوحدة، القاهرة، دار الكتاب العربي للطباعة والنشر، ١٩٦٧.
- نوار، عبد العزيز سليمان و عبد المجيد نعنعي، التاريخ المعاصر اوروبا من الثورة الفرنسية الى الحرب العالمية الثانية، بيروت، دار النهضة العربية، ١٩٧٣.
- يحيى، جلال، التنافس الدولي في شرق افريقية، ط١، القاهرة، دارالمعرفة، ١٩٥٩.
- يونس، محمد عبد المنعم، اوغندا بين الاستعمار البريطاني والكفاح الوطني، القاهرة، دارالقلم، ١٩٦٠.

الفهرست

الدكتور علي صدام صحن الساعدي

الجامعة المستنصرية – كلية التربية – قسم التاريخ

ali_sasa2003@yahoo.co.uk

المؤلف في سطور:

- من مواليد بغداد ١٩٦٤.
- حاصل على الإعدادية الفرع الأدبي من إعدادية الثورة العام ١٩٨٣.
- حاصل على البكلوريوس من كلية التربية (ابن رشد) جامعة بغداد العام ١٩٨٨.
- حاصل على درجة الماجستير في التاريخ الحديث من كلية التربية – الجامعة المستنصرية العام ١٩٩٥.
- حاصل على درجة الدكتوراه في تاريخ افريقيا الحديث من كلية التربية – الجامعة المستنصرية العام ٢٠١٠.
- عمل أستاذا جامعيا في ليبيا في المدة بين ١٩٩٥- ٢٠٠٥.
- لديه عدة بحوث منشورة في تاريخ افريقيا الحديث والمعاصر.

إصدارات دار ضفاف

للطباعة والنشر والتوزيع

تأسست منتصف ٢٠١١

ت	اسم الكتاب	المؤلف	التصنيف	السنة
١	تنزه العباد في مدينة بغداد / ط٢	الاب انستاس للكرملي تحقيق د. باسم الياسري	تراث	٢٠١١
٢	الآن ارتشفت زبد الحب	د. ماجدة غضبان المشلب	شعر	٢٠١١
٣	مزرات بغداد/ط٢	المعلم نابليون الماريني تحقيق د. باسم الياسري	تراث	٢٠١١
٤	التاريخ الشفاهي لدولة الإمارات العربية	عمار السنجري	دراسات تراثيه	٢٠١١
٥	مجلة الأدب العراقي بالانجليزية/ع١	د. صادق رحمة	مجلة فصلية	٢٠١١
٦	البصرة قصيدة	مقداد مسعود	دراسات نقدية	٢٠١١
٧	الشخصية العراقية	د. قاسم حسين صالح	دراسات اجتماعية	٢٠١١
٨	المدارس النحوية	د. عباس علي الأوسي	دراسات لغوية	٢٠١١
٩	السياسة الخارجية للجمهورية العراقية ١٩٥٨-١٩٦٣	د. نصير الجبوري	تاريخ	٢٠١٢
١٠	مقالات مشاكسة	د. سعد الحمد	مقالات	٢٠١٢
١١	كن شيئا ايها الألم	عمار السنجري	شعر	٢٠١٢
١٢	مجلة الأدب العراقي بالانجليزية/ع٢	د. صادق رحمة	مجلة فصلية	٢٠١٢
١٣	العودة الى البيت	وديع شامخ	رواية	٢٠١٢
١٤	الحب على ضفاف ملتهبة	د.فراج الشيخ الفزاري	رواية	٢٠١٢
١٥	الإحالة في القرآن الكريم	د. عباس علي الأوسي	دراسات لغوية	٢٠١٢
١٦	دراسات في تاريخ سوريا المعاصر	د. نزار كريم جواد الربيعي	تاريخ	٢٠١٢

١٧	تاريخ المماليك	سليمان فائق تقديم د. طالب البغدادي	تاريخ	٢٠١٢
١٨	البنية الدرامية في شعر نزار قباني	بيداء الطائي	دراسات نقدية	٢٠١٢
١٩	موجز . تاريخ عشائر العمارة	محمد الباقر الجلالي	تراث	٢٠١٢
٢٠	حافة كوب أزرق	مقداد مسعود	شعر	٢٠١٢
٢١	نهاية العالم والتفوق الحضاري	د. أحمد جودة	تاريخ	٢٠١٢
٢٢	فن الاقناع اللغة والحوار	د. وليد حسن الحديثي	اعلام	٢٠١٢
٢٣	دور إدارة التغيير في تطوير المهارات الإدارية	د. نوال عبد الكريم الأشهب	ادارة	٢٠١٢
٢٤	جابر خليفة جابر والكتابة السردية الجديدة	حسين سرمك حسن	دراسة أدبية	٢٠١٢
٢٥	لست أنت	صبيحة شبر	قصص قصيرة	٢٠١٢
٢٦	هذيان روح	فاطمة العتبي	شعر	٢٠١٢
٢٧	تحليل مؤثرات القوانين الدولية	احمد الخزاعي	دراسة تاريخية	٢٠١٢
٢٨	إيران بين مطرقة أمريكا وسندان الأسرة البهلوية	د. نزار كريم جواد الربيعي	تاريخ	٢٠١٢
٢٩	الثورة النوابية	حسين سرمك حسن	دراسة أدبية	٢٠١٢
٣٠	جامعة آل البيت	د. سيار الجميل	تاريخ	٢٠١٢
٣١	شعراء ورواة من الإمارات	عمار السنجري	تراث	٢٠١٢
٣٢	المدارس اليهودية في العراق حتى ٥٢	د. نصير الجبوري	تاريخ	٢٠١٢
٣٣	القيثارة والقربان	سهيل نجم	مختارات شعرية	٢٠١٢
٣٤	التغلغل البريطاني في شرق افريقيا	د. علي صدام صحن الساعدي	تاريخ	٢٠١٢

تحت الطبع

ت	اسم الكتاب	المؤلف	التصنيف	السنة
٣٥	قصة الكرد الفيليين محنة الانتماء واعادة البناء	د. محمد تقي جون	تاريخ	٢٠١٢
٣٦	إشكالية الناس والسياسة	د. قاسم حسين صالح	دراسة نفسية	٢٠١٢
٣٧	شمال الحجاز	المستشرق موسيل تقديم: عمار السنجري	تاريخ	٢٠١٢
٣٨	جان جينيه	ترجمة إيمان فاضل	تاريخ أدب	٢٠١٢
٣٩	النَقْـدُ العَرُوضـي عِنْـدَ العَـرَب	دعلي عبد الحسين حدّاد	دراسات ادبية	٢١٠٢
٤٠	ديوان الحلاج	تحقيق د. كامل مصطفى الشيبي	ادب	٢٠١٢
٤١	تلك البلاد	فاروق يوسف	سيرة روائية	٢٠١٢
٤٢	الأحزاب الإسلامية السياسية	ا.د. عبد الرزاق مطلك الفهد	تاريخ	٢٠١٢
٤٣	مقدمة في كيان العراق الاجتماعي	د. هاشم جواد	تاريخ	٢٠١٢
٤٤	الصراعات السياسية في العراق	محمد حسن الجابري	تاريخ	٢٠١٢
٤٥	شخصيات عراقية	خيري امين العمري	تاريخ	٢٠١٢
٤٦	قصة ثورة ١٤ تموز والضباط الأحرار	العقيد الركن المتقاعد صبيح علي غالب	تاريخ	٢٠١٢
٤٧	دراسة في الفكر الانساني لجماعة الصاحبيين الكويكرز	علاء عبد الرزاق المطلك	تاريخ	٢٠١٢
٤٨	حكم الأزمة العراق بين الاحتلالين البريطاني والأمريكي	رائد السوداني	دراسة تاريخية	٢٠١٢
٤٩	دراسات في تاريخ الصين الحديث والمعاصـر	د. نزار كريم جواد الربيعي	تاريخ	٢٠١٢
٥٠	ادارة المفاوضات	ترجمة: مصطفى ناصر	علوم سياسية	٢٠١٢
٥١	زلزال	عبد الله العامري	رواية	٢٠١٢
٥٢	ميثم الجنابي	يوسف محسن	دراسة نقدية	٢٠١٢

تعد الدراسات التاريخية مدخلا لفهم الحاضر، ولما كان التاريخ سلسلة مترابطة من الأحداث، فإن هذه الدراسات التي تلقي الضوء على الماضي تفتح للدارسين والقراء على السواء آفاقا رحبة لفهم الحاضر. والقارة السمراء لها من الأهمية التي ينبغي فهم أحوالها جيدا. من هنا تأتي أهمية هذا الكتاب من كونه يسلط الضوء على حقبة تاريخية مهمة من تاريخ الاستعمار البريطاني لجزء حيوي من القارة الافريقية.

فمنذ الربع الأخير من القرن التاسع عشر بدأت بعض الدول الأوربية الصناعية، ومنها بريطانيا، تكثف نشاطها الاستعماري بهدف فتح أسواق جديدة وربطها بالاقتصاد الإمبراطوري، وتستحوذ على المواد الخام التي تم اكتشافها في الكثير من المستعمرات الافريقية، مثل الذهب والماس والمعادن الأخرى، إلى جانب الغلات الزراعية التصديرية مثل القطن والكاكاو والبن وزيت النخيل. فكان خط سكة حديد مومباسا – بحيرة فكتوريا، من الوسائل الحيوية التي تمكنت بوساطتها بريطانيا من مد نفوذها الاستعم... وتأسيسها المصالح السياسية والاقتصادية في شرق افر... فضلاً عن أهمية الخط في تأمين منابع نهر النيل، وم... تعزيز السيطرة البريطانية على مصر وقناة السويس.

علي صدام صخي الساعدي

دراسة تاريخية في سكة حديد مومباسا بحيرة فكتوريا

Bibliotheca Alexandrina
1157499







